№5 (935) МАЙ 2009 WWW.ZR.RU

За рулем



Быстрые шины 18 дюймов
› 108

Невезение электромобиля
› 126

Отчего колея на асфальте
› 174

Есть права ищу работу
› 178

Карлос Сайнс собирается в Россию
› 212

› 20

PEUGEOT 207
SKODA FABIA
CHEVROLET AVEO

ЕДЕМ КРАСИВО КОМПАКТНО ЭКОНОМНО

СПЕРЕДИ ИЗМЕНЕНИЙ БОЛЬШЕ
› 58

ISSN 0321-4249
09005
9 770321 424007



Пропасть или взлет-2

Подшивка ЗР 1998 года, совершенно неслучайно оказавшаяся у меня в руках, сама раскрылась на странице с публикацией Елены Варшавской «Пропасть или взлет?». Речь в ней, естественно, о судьбах нашего автопрома. Запомнился «сказочный» пример с лягушками в крынке молока – одна сразу сдалась и утонула, а другая сбила молоко в масло и выжила.

С той публикации прошло более десяти лет. Утонули национальные производители легковых автомобилей – «Москвич», «Ижмаш», СеАЗ, ЗМА (КамАЗ), «РосЛада». Уже почти не шевелится ГАЗ с многострадальной «Волгой». Посмотрим, собьет ли масло АВТОВАЗ. Только вот кто здесь гребет передними лапами?

После отставки в декабре 2005 года Владимира Каданникова автогигантом руководили Игорь Есиповский и Владимир Артяков. Оба ныне губернаторы.

С осени 2007 года «молоко сбивает» Борис Алешин.

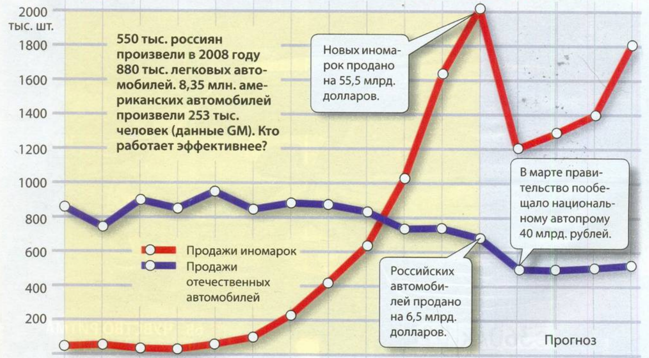
Как видно из графика, именно после 2005 года продажи иномарок резко скакнули вверх, национальные же марки явно выпадают в осадок.

«А надо выбираться! – пишет Елена Варшавская. – Остается надеяться, что в нашей с вами крынке очень жирное молоко».



Петр Меньших

ПРОДАЖИ РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ




W 16125 U



54 ИНТЕРЕСНОЕ КИНО
«Пежо-308 СС»



80 ТЯЖЕЛАЯ АТЛЕТИКА
Чем опасен груз



88 ТРАНСФОРМЕР
Покупаем «Ситроен-С4»



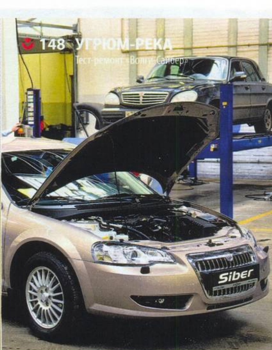
126 ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ГРАБЛИ
Реальные проекты электромобилей

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

**Грузовик. **Автобус.*



136 ПОМЕНЬШЕ ЕСТЬ, ПОБОЛЬШЕ ДВИГАТЬСЯ
Гибриды «Фольксвагена»

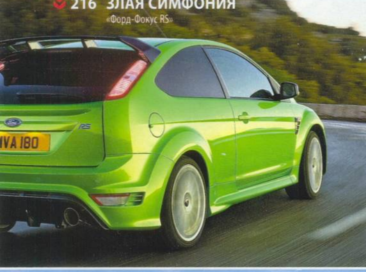


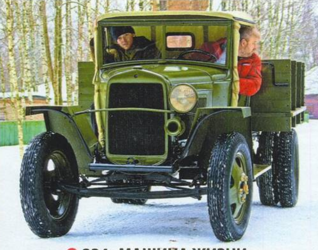
148 УГРЮМ-РЕКА
Тест-ремонт «Волги-Сайбер»

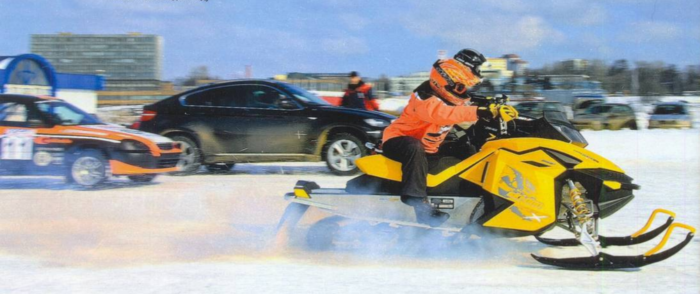


142 В НОВОЙ РОЛИ
«Порше-Панамера»

168 К ОСМОТРУ ГОТОВ!
Что приготовить к ГТО


VA 180





«Олроуд Кваттро» снижает планку

Нет, речь не о качестве, просто отныне эта модификация доступна начиная с модели «Ауди-А4».



В Женеве на автосалоне показали «Ауди-А4 Олроуд Кваттро»: это чуть менее «дорожная» версия существующего полноприводного универсала «А4 Авант». Дорожный просвет увеличен на 37 мм путем перенастройки амортизаторов. Внешне автомобиль отличается от обычного универсала пластиковыми молдингами по бокам, а также защитой переднего и заднего свесов из полированной нержавейки. Поначалу под капотом будет бензиновый мотор мощностью 211 л.с. либо один из двух турбодизелей – 170 или 240 л.с. С последним такой автомобиль становится подобен ракете: через 6,4 с он уже летит со скоростью 100 км/ч! Зато первый расходует всего 6,4 л дизтоплива на сотню. Каждому свое.

Бензиновый двигатель с непосредственным впрыском и наиболее мощный дизель могут работать в паре с 7-ступенчатой автоматизированной коробкой передач S-tronic с двойным сцеплением, допускающей и ручное переключение.

Особенностью новинки станет специальная версия системы стабилизации ESP: в ней появится функция ORD (Offroad Detection), способная автоматически распознавать, где кончается асфальт, и соответственно перестраиваться. На бездорожье электроника допустит несколько большую пробуксовку при прибавлении газа. Это далеко не единственная техническая изюминка. Устройство «старт-стоп», адаптивный круиз-контроль с радаром, «ассистенты», следящие за уходом с полосы, рулевое управление с плавным изменением передаточного отношения в зависимости от скорости… Многоточие тут поставлено лишь из-за нехватки места на странице. О непосредственном знакомстве с автомобилем расскажем в ближайшем номере ЗР.

AUDI A4 ALLROAD QUATTRO 2,0 TFSI

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1984 см^3; мощность – 155 кВт (211 л.с.) при 4300–6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 350 Н·м при 1500–4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2805 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4721×1841×1495 мм; объем багажника – 490/1430 л; снаряженная масса – 1650 кг; дорожный просвет – 180 мм; шины – 225/55R17.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
230 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,1 л/100 км.

В помощь автопрому

Правительственная делегация во главе с премьер-министром Владимиром Путиным в ходе визита на АВТОВАЗ приняла решение выделить российскому автогиганту ссуду в размере 25 млрд. рублей с возможностью конвертации в его акции, что, по мнению премьера, позволит привлечь еще 90 млрд. рублей из госбанков. И тогда новая модельная линейка станет реальностью. Сразу вслед за этим сообщением акции предприятия выросли в цене почти на 40%. Сам завод планирует в течение года снизить затраты на 19 млрд. рублей. Одной из мер станет прекращение выпуска «Калины»-седан, не пользующейся большим спросом. Владимиру Путину показали перспективные модификации «Лады-Приора» – «Купе» и «Спорт», но премьер сказал, что себе он уже выбрал «Ниву». Не остались за бортом государственной поддержки и другие российские автозаводы. Так, КамАЗу обещаны госгарантии в сумме 4,6 млрд. рублей, компании «Соллерс» (УАЗ) – 5 млрд. рублей и, наконец, группе ГАЗ – еще 4 млрд. Более того, нижегородцы получат госзаказ на сумму 9 млрд. рублей.



Новый российский джип

Президент «БМВ Россия» Кристиан Кремер объявил о начале сборки в Калининграде моделей X5 и X6. Первые машины сойдут с конвейера уже в июле. Сегодня на сборке машин этой немецкой марки заняты 140 человек, для новых авто будет запущена вторая производственная линия. Российские клиенты смогут заказать любые варианты комплектации и окраски. «Я уверен, что наши усилия по обеспечению удачного старта БМВ-X5 и X6 в России обязательно принесут дополнительный успех этим моделям и будут позитивно восприняты клиентами», – заявил Кремер.

В погоне за птицей удачи



Новый мировой рекорд скорости установил этой весной ветромобиль «Гринбёрд» под управлением инженера из Великобритании Ричарда Дженкинса. На соляном озере Айвонпа (Ivanpah), что в Неваде, он при сильном попутном ветре развил 202,9 км/ч – на 16 км/ч больше, чем предыдущий обладатель рекорда «Айрон Дак» Боба Шумахера (1999 год). Верно говорят: как корабль назовешь… «Зеленая птица» весит около 600 кг, выполнена из углепластика и, кроме шарикоподшипников и ступиц, не содержит ничего металлического. Вместо паруса на «Гринбёрд» установлено жесткое вертикальное крыло. Еще пара горизонтальных крылышек нужна, чтобы не дать «птице» взлететь, ибо она рождена ездить. Разработка и постройка машины заняла долгие 10 лет.

Право руля!

Англичанам, мечтающим опробовать в деле «Мерседес-Бенц GLK» придется не только подождать до 2010 года, но и ограничиться заднеприводной версией. Анализ ожидаемого спроса в странах с левосторонним движением, проведенный перед началом разработки, выявил нецелесообразность освоения праворульной модификации. Но теперь, когда этот спрос реально появился, перенести руль мешают агрегаты полноприводной трансмиссии. Кроме того, машинам, которые будут поставлять также в Австралию, ЮАР, Японию, предстоят дорогостоящие крэш-тесты.

КОРОТКО

6 тысяч автомобилей ВАЗ-2107 закажет минфин Египта у компании Lada Egypt для массовой замены таксомоторов в Каире. В комплектацию машин местной сборки войдут ГУР, кондиционер, кожаный салон и, конечно, таксометр. Всего будет заменено более 30 тысяч авто разных марок возрастом свыше... 30 лет.

10 лет исполнилось альянсу «Рено-Ниссан», который стал редким примером удачного и плодотворного сотрудничества двух мировых автогигантов, позволившего, в частности, сократить издержки производства. Сегодня заводы «Рено» в Корее выпускают «Ниссан-Алмера Классик», в Бразилии – «Ниссан-Ливина», а на предприятиях «Ниссан» в ЮАР собирают «Рено-Сандеро», в Мексике – «Рено-Клио», в Испании – «Рено-Трафик».

204 км/ч – таков мировой рекорд скорости для паромобилей, установленный еще в 1906 году! В июне его собираются побить энтузиасты из British Steam Car Challenge. Они создали машину, бойлеры которой всего за минуту превращают до 50 л воды в пар, разгоняя его струю до сверхзвуковой скорости. Колесо турбины в результате раскручивается до 13 000 об/мин, а о скорости этого паромобиля мы скоро услышим.



Бескомпромиссная версия

Представляя новую «Тойоту-Версо» в Женеве, ее так и назвали: бескомпромиссный многоцелевой автомобиль.

В самом ли деле удалось избежать компромиссов, сочетая в одной машине практичность, гибкость, комфорт и стиль, покажет время и расскажут будущие владельцы. Многое станет ясно и в ходе предстоящего тест-драйва ЗР.

Впрочем, уже сегодня не вызывает сомнений наличие семи посадочных мест, пяти звезд по итогам крэш-теста по новой программе EuroNCAP, уменьшение аппетита на 12% и то, что собирать новинку «с истинно европейским качеством» будут в Турции. Добавим, что отныне «Версо» считают самостоятельным автомобилем, а не модификацией «Короллы», что и отражено в названии.

Предлагается линейка из пяти двигателей – трех дизельных и двух бензиновых. Добиться экономичности помогают не только новейшие технологии моторостроения, но и сниженный до значения 0,295 аэродинамический коэффициент C_x – лучший показатель в классе.

Переходя от сухих технических подробностей к эмоциональным категориям, отметим, что комфортность удалось повысить, увеличив кузов по сравнению с прежней «Короллой-Версо» в длину на 70 мм и в ширину на 20 мм.

Без сомнения, многим понравится любоваться небом через огромную (1160×1180 мм) стеклянную крышу. Впрочем, это дело вкуса (тем более что предусмотрена шторка), а вот то, что среднестатистический водитель благодаря высокой посадке видит дорогу уже в 1550 мм перед бампером, – однозначно хорошо.

И все же главная особенность «Версо» – способность возить многое и многих. Каждое из трех кресел среднего ряда можно отдельно передвигать в пределах 195 мм и складывать, объем багажника увеличен на 92 л, а пол в грузовом режиме абсолютно ровный. Наконец, бардачок готов порадовать седоков двумя охлажденными полуторалитровыми бутылками воды или сока.

TOYOTA VERSO 1,8 VALVEMATIC

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1798 см³; мощность – 108 кВт/147 л.с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент – 180 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
7-местный 5-дверный; база – 2780 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4440×1790×1620 мм; объем багажника – 198/1696 л; снаряженная масса – 1440 кг. Шины – 205/60R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
190 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,4 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,9 л/100 км.



Новые русские наступают

Пока исконно российские автозаводы сокращают выпуск машин, обрусевшие иностранцы набирают темпы сборки. Недавно на заводе «Форд» во Всеволожске без всякой помпы запущена вторая модель – «Мондео» (на фото), и теперь цена на представительский седан начинается с 600 тыс. рублей. А «Шкода» начала подготовку к производству по полному циклу «Октавии» на своем заводе в Калуге. Новые линии сварки и окраски кузовов планируется запустить в будущем году, но, возможно, это произойдет раньше. Кроме того, в Калуге вот-вот начнут крупноузловую сборку «Шкоды-Суперб», самой дорогой и престижной машины в линейке чешской компании.



Споры закончены. «Йети» существует!

В Женеве завесу тайны на стенде «Шкоды» сдернули девушки в белом вместе с добродушным голубоглазым снежным человеком.

Эту новинку ждали долгих четыре года. И сегодня, в разгар кризиса, бюджетный SUV пришелся как нельзя более кстати. Большие вседорожники постепенно выходят из моды, и «Шкода» хочет противопоставить прожорливым монстрам компактный (длина 4,2 м), стильный и необычайно экономичный паркетник. Его скромный аппетит сделал бы честь даже седану компакт-класса! И, конечно, никакие защитники экологии не смогут упрекнуть «Йети» в чрезмерных вредных выбросах.

Поскольку многие используют вседорожники лишь в качестве городского автомобиля, для которого бездорожье – разве что бордюры, люки да трамвайные пути, «Шкода-Йети» будет как с полным, так и с передним приводом. В последнем случае это прямая экономия, причем и при покупке, и в эксплуатации.

На выбор предлагается пять двигателей, причем все с турбонаддувом: два бензиновых – 1,2 и 1,8 л (105 и 160 л.с. соответственно) – и три 2-литровых турбодизеля (110, 140 или 170 л.с.). Заметим, что базовая версия с мотором 1,2 л будет доступна лишь в переднеприводном варианте.

Коробку передач предложат выбрать по деньгам: механическую 6-ступенчатую или 7-ступенчатый автомат с двойным сцеплением. Что же можно увезти в «Йети»? Тут тоже есть варианты: либо пять человек, либо до 1760 л поклажи, если демонтировать задние сиденья. При этом бояться колдобин особо не придется, тому порукой 17-дюймовые колеса и дорожный просвет 195 мм.



Автомобиль доступный

Прошел месяц, и контуры анонсированного нами народного авто АВТОВАЗа (ЗР, 2009, № 4) стали четче: президент компании Борис Алешин заявил, что в планах – стильный молодежный седан, переднеприводный, с двигателем 1,4 или 1,6 л. В базовой комплектации «антикризисная» машина будет стоить около 180 тыс. рублей, а в самой дорогой – 250 тыс. рублей (сейчас с этой отметки начинаются ценники на «Калину»).

В свою очередь, «Группа ГАЗ» собирается уже в этом году предложить упрощенную модель «Фермер» стоимостью всего 210 тыс. рублей. Для сравнения: самая дешевая комплектация «Газели» обходится примерно в 380 тысяч. ГАЗ уверяет, что снизить цену поможет переход на другие шины, замена стильных фар дешевыми круглыми и др. Кроме того, «фермеры» оснастят собственными двигателями УМЗ, которые дешевле продукции Заволжского моторного завода. Реализовав это антикризисное предложение, компания надеется увеличить спрос на «газели» на 15–20%.

КОРОТКО

- Достигнута договоренность между местными властями и ОАО «Соллерс» об организации в Приморье автомобильного сборочного производства. Причем первые автомобили сойдут с конвейера уже в конце нынешнего года, а полноценное производство планируется развернуть к 2012-му. На первом этапе здесь будут собирать грузовики, автобусы, микроавтобусы и вседорожники.

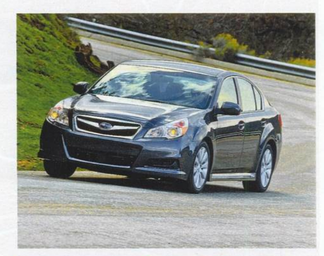
- Московские дороги вышли из зимы с ощутимыми потерями: ям и колдобин образовалось в полтора раза больше, чем год назад. Причину этого видят в том, что нынешней зимой температура совершила около 80 переходов (вместо обычных 30-40) через нулевую отметку. А ведь каждый раз вода, замерзая в трещинах покрытия, продолжает его разрушение. На ремонт в бюджет 2009 года заложено 1,3 млрд. рублей. Хватит ли? Скоро увидим.

- За несколько часов до объявления президентом США Бараком Обамой деталей плана по спасению американского автопрома о своей отставке объявил глава «Дженерал моторс» 56-летний Рик Вэгонир (на фото слева). «Уолл-Стрит джорнел» сообщает, что на этот шаг он пошел по просьбе советника президента Стивена Раттнера, который позднее встретился с глазу на глаз с преемником Вэгонира Фрицем Хендерсоном (справа).



Вариатор наступает

На апрельском автосалоне в Нью-Йорке Япония продолжила теснить американский автопром, представив новый седан «Субару-Легаси»



Новинка 2010 модельного года стала вместительнее и комфортабельнее предшественника, унаследовав, разумеется, систему полного привода и оппозитную схему двигателя. В трансмиссии справил премьеру бесступенчатый вариатор Lineartronic CVT.

Автомобиль стал на 35 мм длиннее, на 90 мм шире и на 80 мм выше. Багажник спроектировали так, чтобы в нем поместились четыре стандартные сумки для игры в гольф. Пассажирам, разумеется, тоже стало просторнее, причем не только благодаря геометрии. Так, ушел с насиженного места рычаг стояночного тормоза, его заменила кнопка электронной системы. Теперь ничто не мешает стаканам и ящичку для всякой полезной мелочи.

Под капотом трудятся 2,5-литровые 8- и 16-клапанные моторы; те, кому их мощности недостаточно, смогут заказать 3,6-литровую «шестерку». Интересно, что последняя по размерам не превосходит прежний 3-литровый мотор и даже позволяет экономить на топливе, используя дешевый бензин «Регуляр» (А92), тогда как прежнему двигателю требовался «Премиум».



SUBARU LEGACY 2,5i

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/8/2457 см^3; мощность – 125 кВт (170 л.с.) при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 230 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – бесступенчатый вариатор.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 2750 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4735×1820×1505 мм. Шины – 205/60R16.



Что же касается нового вариатора, это, как уверяет «Субару», первый в мире подобный агрегат на серийном полноприводном автомобиле, смонтированный продольно. Вместо ремня в нем использована цепь, что увеличило допустимый крутящий момент и уменьшило потери на трение. В память блока управления заложено шесть виртуальных передач, которые водитель перебирает подрулевыми лепестками. Кроме вариатора, на автомобиле может стоять 5-ступенчатый автомат либо 6-ступенчатая механическая коробка передач, которая, кстати, стала на 25 кг легче предшественницы.

Прощайте, «шестидесятые»

В последний день марта изготовили последний «Вольво-S60». Исторический экземпляр достался клиенту из Тайваня, а всего таких автомобилей, снискавших 18 различных наград и титулов, было собрано 528 292 штуки. Заметим, что S60 оказалась самой долгоживущей моделью компании – 10 лет жизни на конвейере – и очень популярной. Так, в 2001 году было продано 108 906 машин. Правда, с тех пор выпуск



постоянно уменьшался и, когда в прошлом году он упал до 25 тысяч, перед S60 зажгли красный свет. Тем более что уже существует концепт преемника с оригинальной компоновкой, распашными дверьми и «хрустальной» консолью. Едва остановив конвейер, на заводе занялись расчисткой места под новую производственную линию. Так что скоро можно будет вновь сказать: «Здравствуй, «шестидесятая!».

Кавалеры приглашают дам

Выбирать городской, хорошо укомплектованный автомобиль – дело ответственное, особенно весной, да еще в кризис. В характерах, ценах и особенностях трех машин разбирался Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.



SKODA FABIA

1,6 л, 105 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Elegance, опции, 690 000 руб.

PEUGEOT 207

1,4 л, 90 л.с., 5-ступенчатая роботизированная коробка передач, комплектация Trendy, опции, 574 000 руб.



Задорные формы, яркие цвета, шустрые, но экономичные моторчики. А к ним компактные размеры и богатое (местами даже очень) оснащение. С такими автомобильчиками легко и радостно встречать весну, улыбаться красивым девушкам, сохранять жизнерадостное настроение. Неважно, что подобные машины у нас часто считают женскими. Кстати, кто это постановил, что на «малышах» мужикам ездить зазорно?

Конечно, сегодняшние соперники отнюдь не из дешевых. Ценники машин в базе выглядят очень заманчиво: 350–400 тыс. рублей, но, когда появляются автоматические коробки, а к ним соответствующие моторы и прочие завлекалочки, цена легко переваливает за полмиллиона. Зато они удобны, продуманны, напористы. Итак, мы, не испытывая комплексов, улыбаемся дамам из «Шкоды-Фабия», «Пежо-207» и «Шевроле-Авео»!

CHEVROLET AVEO

1,4 л, 101 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация LT, 531 120 руб.





Даже в средней комплектации 207-й смотрится отлично. Жаль, что за цвет, магнитолу, противотуманки, подогрев сидений и боковые подушки придется доплачивать.

Три самые обычные крутилки вентиляции и отопления «Пежо» позволяют, тем не менее, добиться комфорта в салоне.

Просторные карманы в дверях и внушительный бардачок «Пежо» – хорошее подспорье для запасливых.

Peugeot 207

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Впервые представлен на Женевском автосалоне в 2006 году. Предлагают 3- и 5-дверный хэтчбеки.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4; 1,6 л (75, 90 и 120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатые механическая или робот, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Urban, Trendy, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
450 000–619 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Насыщен высококачественными материалами, хорошие управляемость и акустический комфорт, удобный багажник.

– Не лучшая посадка водителя, тесен для задних пассажиров, очень посредственный робот, мал дорожный просвет.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,6** полная оценка по категориям в конце статьи

Когда душа тянется к прекрасному, он кажется очень интересным собеседником. Обольстить автомобиль, конечно, умеет – труднее добиться взаимопонимания.



ГАЛАНТНЫЙ

Он манит многообещающей улыбкой радиаторной решетки, раскосинкой фар, чуть оттопыренными ушками наружных зеркал. В нем есть та мягкость и очаровательность, которая притягивает внимание и рождает ощущение, что «Пежо-207» даже в комплектации Trendy – стильный и модный индивидуалист. Аккуратный интерьер, мягкие пластики, симпатичные шкалы приборов, регулируемый в двух направлениях руль выгодно подчеркивают особенности машины. При этом все же посетуем на простенькие обивки дверей, слишком обычные передние сиденья, к тому же с короткой подушкой и плоской спинкой. Упрекнем этого индивидуалиста в нелюбви к задним пассажирам, которых он откровенно ущемляет. Но в целом автомобиль не вызывает отторжения.

Ощущение некоторой искусственности приходит чуть позже, когда постепенно сживаешься с 207-м.

К рулю приходится тянуться, а опуская баранку, сам себе «подрезаешь» приборы. Далеко не всегда нравится логика подрулевых переключателей и повышенная строгость рулевого управления, постоянно подчеркиваемая электроусилителем. Но все это цветочки на фоне впечатлений от роботизированной коробки передач, официально именуемой 2-Tronic.

90-сильный мотор просто теряется за причудами трансмиссии. Иногда все же удается почувствовать его удобную тяговитость и вполне доброжелательный, трудолюбивый характер. Он надежно, даже с огоньком разгоняет машину на высших передачах, позволяя избегать лишних суетливых переключений. Но все это происходит, когда на спидометре уже за сотню. «Пежо» для начала конвульсивно дергается при троганье (сцепление, настроенное на лирический лад, явно не поспевает за акселератором). Затем при первом же удобном случае коробка выбирает высшую, пятую передачу – и любое последующее ускорение провоцирует ее на издевательски неспешные переключения. Конечно, есть еще лепестки, которыми можно активировать ручной режим управления. Увы, небольшая пауза после выбора передачи вручную... и робот вновь возвращается к высшей. Диктатор!

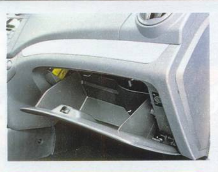
В нашей троице 207-й самый тихий: он неплохо сбалансирован по шумам и вибрациям. Как и положено «львенку», даже на зимних шинах он отлично держит дорогу и в поворотах недвусмысленно намекает на отнюдь не посредственную управляемость. В российской действительности его подвески, пожалуй, не очень комфортны: слишком подробно повторяют профиль дороги. Зато на удивление добротны на мелких неровностях и подходят для активного стиля вождения. В общем, достоинств немало, но и недостатков, увы, хватает.



Неудобно входить и – особенно! – выходить. Тесно в коленях и по высоте – таков диван 207-го.

В «Авео» можно устроиться более комфортно, чем мы ожидали. Во всех измерениях довольно просторно. С поправкой на класс машины.

В «Шкоде», конечно, красиво, но усаживаешься почти на пределе. Колени, например, спасает лишь мягкая спинка переднего кресла.



Как же портят автомобиль несоразмерно большие колеса! На них «Авео» выглядит нескладно да и управляется так себе.

Автомат и «климат» в «Шевроле» роднит то, что оба обеспечивают хороший результат: один в езде, другой в распределении потоков.

В «Авео» бардачок – это скорее перчаточный ящичек, никак не вяжущийся с размерами передней панели.



Chevrolet Aveo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют модели состоялся осенью 2005-го, в 2008-м – серьезное обновление. На российском рынке продают седан, 3- и 5-дверный хэтчбеки.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,2 и 1,4 л (84 и 101 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, LS, LT.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
373 360–531 120 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобен для водителя и пассажиров, динамичен, неплохо оснащен.

– Посредственные обзорность и управляемость, скромный багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Компромисс между простотой и практичностью может показаться слишком шумным и «пластмассовым» внутри. Но удобство посадки и шустрость на дороге многое компенсируют.



ПРАВИЛЬНЫЙ

Он совсем другой. И дело не только в более традиционных обводах кузова или подчеркнуто недорогом внутреннем убранстве. Выразительности, по крайней мере внешней, в этой, самой дорогой версии «Шевроле-Авео» вполне хватает. Но большинство дизайнерских решений подчинено практичности.

Жесткие, гулкие пластики далеки от изысканности, равно как и блекловатая комбинация приборов, крупная баранка или «клюка» явно не самого современного 4-ступенчатого автомата. Первое время здесь даже климатическая установка (в принципе, удобная и логичная) смотрится, как диковина с другой планеты. Но, устраиваясь на высоком водительском кресле и совершая несколько нехитрых регулировочных движений, вдруг понимаю: большего и не требуется. Сиденье аккурат впору, невзирая на бесхитростные пропорции. Рулевое колесо слилось с руками, а ноги сами собой отлично разместились на педалях.





Кажется, все при нем. Но попробуйте заставить робот потрудиться или попытайтесь включить, например, задний дворник! Неприятных сюрпризов в 207-м хватает...

«Любить глазами» интерьер «Пежо» можно до бесконечности, вот только другие части тела с ними не всегда соглашаются.





Комбинация приборов «Авео» выглядит небогато. Зато кнопочки и рычаги действуют почти безупречно.

Крупный руль, высокая посадка, массивная и жесткая передняя панель – отличительные особенности «Авео».





Образец технократичного дизайна. То, что характерно именно для «Фабии», читается на троечку, а вот заимствованное у старших претензий не вызывает.

За функциональность «Шкоде» ставлю «отлично», однако интерьеру явно не хватает теплоты.

Все просто, понятно, удобно, причем даже когда сидишь сам за собой сзади. Вот вам и «малыш»! Единственное, что раздражает, – маленькие, узкие наружные зеркала и слишком тяжелые, массивные передние стойки кузова.

Ну не могут дилеры без самодеятельности! Видимо, от избытка чувств укомплектовали тестовый «Авео» шинами на два (!) размера больше рекомендованного (185/65R15 вместо 185/55R15). Шипами эти покрышки старательно пилили подкрылки почти на каждой серьезной неровности, обеспечили «Авео» рекордный дорожный просвет и, разумеется, повлияли на ездовые показатели…

Хорошо, что благодаря бойкому моторчику (1,4 л, 101 л.с.) автомобиль не утратил прыти и пронырливости. После «Пежо» в нем отдыхаешь, настолько логичен дуэт двигателя и трансмиссии. Легкий старт, быстрый разгон, уверенное и в то же время мягкое переключение передач. В этой комплектации «Авео» словно подпружинен изнутри, настолько охотно следует за педалью газа. Есть, правда, и раздражающий фактор – внушительное звуковое сопровождение: шумят шины, поет мотор, с ростом скорости к этому хору присоединяется ария аэродинамики.

«Авео» мог бы поспорить с «Пежо» в вопросах плавности хода – с той лишь разницей, что «Шевроле» старательно вытрясает душу на всевозможной мелочи, прыгая по швам и стыкам, как упругий каучуковый мячик. Зато на волнах автомобиль ведет себя немного интел-



За идею стилисту «Фабии» без сомнения можно ставить пятерку, но вот цена…

Такому размаху, как у «Фабии», в этом классе противопоставить что-либо трудно.

Центральная консоль – самая неинтересная часть «Фабии». Дисплеи чем-то напоминают экраны древних мобильных телефонов.



Skoda Fabia

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Нынешнее поколение представлено в Женеве в 2007 году. Выпускается с кузовами 5-дверный хэтчбек и универсал.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,2; 1,4 и 1,6 л (60, 70, 86 и 105 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Ambiente, Sport, Elegance; Sport Edition.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
349 000–529 000 руб.; 590 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Очень удобен для водителя и переднего пассажира, комфортен, сбалансирован в движении; рациональный багажник.

– Мрачный интерьер, мал дорожный просвет.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи



Машине бы чуть больше огонька в движении, а ее интерьеру – эмоциональности, и тогда, возможно, остальное выглядело бы не столь монументально серьезным.

лигентнее, не так подробно повторяя профиль дорожного полотна. И уж точно машины не смогут конкурировать по управляемости. У «Пежо» чувствовалась школа, стиль, настройки, здесь же дают о себе знать солидные крены кузова, пустой, неинформативный руль и огромное желание в скоростном повороте порулить задней осью. В целом, конечно, за дорогу «Шевроле» держится неплохо, но удовольствие от управления – это про другую машину.

ФАРТОВЫЙ

«Шкода-Фабия» в отделке Sport Edition со стильной белой крышей и аккуратным спортивным обвесом очень заметна на дороге. Правда, для «спорта» 6-ступенчатый автомат не предусмотрен... Как же быть, если хочется и красиво, и ярко, и удобно? Берем комплектацию Elegance и накручиваем-наверчиваем. Цена такого тюнинга – 690 тыс. рублей. И это за расфуфыренную, но совершенно обычную машину с двигателем 1,6 л/105 л.с.! Дру-

гой, к сожалению, в представительстве «Шкоды» не нашлось…

Выразительные анатомические сиденья, расшитые кожей и алькантарой, – это, конечно, здорово и очень удобно. Усаживаешься, как влитой, отдавая должное форме, размерам и боковой поддержке. Отлично подогнан и водительский инструментарий. Однако, когда окидываешь интерьер взглядом, кажется, что вместо красивой и наверняка вкусной конфетки, обещанной экстерьером, подсунули кусок обычного, пусть и обильно намасленного хлеба. Мрачная передняя панель, унылые приборы и экранчики дисплеев стереосистемы и климатической установки. Ощущение незавершенности окружающего пространства не покидает. За такие деньги и глазам должно быть интересно.

Двигатель, трансмиссия да и все остальное взаимодействуют почти идеально. Однако на этом «спорт» закончен. Мотор надежно выполняет свою работу, автомат с полунамека находит нужную передачу, но в этом тандеме нет ни грамма агрессии. Хорошенько пришпорив «Фабию», тут же наталкиваешься на недовольный гул двигателя, который явно не стремится к высоким оборотам. Он хорош в более щадящих режимах, моментен и напорист на средних оборотах. Но стоит попросить большего – вся мощь уходит в заунывный, однообразный звук, который скорее раздражает слух, нежели тешит самолюбие.

В остальном же «Фабия» достойна подражания: вполне комфортна, подвески неплохо справляются с большинством неровностей, не вызывая неприятных ощущений. Управляемость не столь выпячена, как у «Пежо», но в целом «Шкода» ведет себя ничуть не хуже. По крайней мере понятно и правильно. И в этом основное достоинство автомобиля.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	PEUGEOT 207	CHEVROLET AVEO	SKODA FABIA
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4030/1720/1472	3920/1680/1505	3992/1642/1500
база	2540	2480	2462
колея спереди/сзади	1474/1469	1450/1410	1436/1426
Объем багажника, л	270/691 (330/1195)*	220/980	300/1163
Радиус поворота, м	5,2	5,0	5,1
Масса снаряжен./полная, кг	1241/1650	1150/1580	1135/1650
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,7	13,1	11,5
Максим. скорость, км/ч	180	165	185
Топливо/запас топлива, л	A95/50	A95/45	
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,2/7,9/6,2	5,1/8,6/6,4	6,1/10,2/7,6
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1360	1399	1598
Степень сжатия	10,2	10,5	
Мощность, кВт/л.с.	65/88 при 5250 об/мин	74/101 при 6400 об/мин	77/105 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	133 при 3250 об/мин	131 при 4200 об/мин	153 при 3800 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	A4	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,42/1,81/1,28/0,98/0,77/–/3,58	2,88/1,57/1,00/0,70/–/–/2,3	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39
Главная передача	4,06	4,05	4,06
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		реечное с электрогидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		дисковые
Размер шин	185/65R15	185/55R15	195/50R16

*Объем до уровня полки багажника/(до потолка).

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1183	1166	1208
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	729 (62)/454 (38)	734 (63)/432 (37)	745 (62)/463 (38)
Дорожный просвет, мм	130	170*/150	135

*На нестандартных шинах размерности 185/65R15.



Приятно, когда к приличному багажнику «Пежо» прилагается еще и полноценная запаска.



Багажное отделение «Авео» невелико. Таков компромисс между длиной салона и автомобиля в целом.



В этом отсеке «Шкоды» все весьма рационально; под фальшполом полноценная запаска.

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами: «Дженерал моторс», «Пежо», «Шкода Авто».

СИНОНИМЫ КОМПАКТНОГО БЛАГОПОЛУЧИЯ

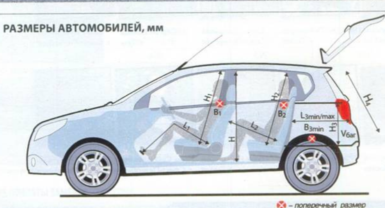
Говорят, большим городам нужны маленькие машины. Что же, сегодня их немало. Они недешевы, но радуют разнообразием форм и свободой дизайнерской мысли. А также индивидуальным подходом к философии компактного автомобиля. Кто-то отдает предпочтение практичности, иные выпячивают яркие достоинства.

Мне остается дать несколько простых рекомендаций. Поклонникам «Пежо» стоит щепетильнее отнестись к выбору коробки передач и смириться с довольно специфичной эргономикой. В «Шевроле-Авео» – предпочесть добротность эмоциям и стараться не обращать внимания на шум. Ну а «Шкоду-Фабия» лучше выбрать подешевле. Много она не потеряет, будет рациональнее, причем не менее удобной. **ЗР**



Сергей Воскресенский: «Мы вынуждены были согласиться на неадекватный выбор комплектаций и «неправильные» шины. Кстати, будь «Шкода» попроще, выиграла бы с большим отрывом. Старался не поддаваться влиянию «лишних» опций. Потребитель ведь все равно выбирает их очень индивидуально».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
PEUGEOT 207	965–1160	530–760	1200	1040	955	1365	1320	695/1305	1020	510	810	236
CHEVROLET AVEO	960–1125	615–830	1210	1025	945	1360	1335	590/1230	970	480	655	200
SKODA FABIA	975–1165	565–805	1235	1005	975	1330	1315	675/1225	955	550	850	248

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
PEUGEOT 207	7	7	8	8	7	8	7	7	9	8	7	8	7	8	8	7,6
CHEVROLET AVEO	8	8	7	8	9	7	8	8	7	7	7	9	8	8	7	7,7
SKODA FABIA	9	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	7,9

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

День открытых крыш

Одним из первых сесть за руль нового кабриолета «Ауди», чтобы потом поделиться впечатлениями! И где – в княжестве Монако! Удача выпала на долю Максима Сачкова. Фото автора и «Ауди».



Пока я решал, в какую сторону направиться, мимо проехали «Мазерати» и «Феррари». Через некоторое время перестаю оборачиваться на «ламборгини», не удивляюсь стоящему на общей парковке «Роллс-Ройсу». Благодаря льготному налогообложению в Монако, пожалуй, самая большая плотность богатых людей и знаменитостей, звезд шоу-бизнеса и спорта. Отнюдь не дешевый «Ауди-А5» даже с открытым верхом выглядит обычным ширпотребом.

ОТ БЕРЕГА ДО ГОР

«Ауди» никогда не славились экстравагантной внешностью. Их строгий, выдержанный, до деталей прорисованный облик напоминает с иголочки одетого делового человека. И кабриолет нарисовали в духе традиций – костюм, но без галстука. Только цвета у тестовой машины перепутаны: белый низ, черный верх.

Проехать по всем дорогам княжества можно за пару часов – их общая протяженность около 50 км. Но из автомобиля ни столицу Монте-Карло, ни окрестности основательно не посмотришь. Почти как гонщики формулы 1. На них раз в год здесь не распространяются ограничения скорости, а мы с А5 от светофора к светофору вынуждены ползти. Хотя грех жаловаться – придется тщательно поискать, что мне не нравится в этом автомобиле. Удобная посадка, по-немецки выверенная эргономика, да и обзорность для купе вполне сносная. Подозреваю, что лучше, чем из формульной машины.

Трехлитровый дизель еле слышно тарахтит под белоснежным капотом. Селектор роботизированной коробки S-tronic с двумя сцеплениями стоит твердо, не дрожит, лишь на руле можно уловить легкое волнение. Спасибо жесткому блоку и современной топливной системе «коммон рейл», которой может похвастаться новое поколение V-образных дизелей «Ауди». Мотор укладывается в Евро V, а что касается нрава – кроток, как овечка. Послушен не значит слаб – подтверждено мощным разгоном!

«Давай проверим, насколько экономичен дизель, – предлагает коллега, разглядывая карту. – Махнем, например, в Марсель». Махнем!

ЭКСПРЕСС ДО МАРСЕЛЯ

Через пять минут пересекли символическую границу, и французский автотрут повел вдоль Лазурного берега. На спидометре разрешенные 130 км/ч, а в салоне поразительная тишина. Ни песни шин, ни зуда двигателя, лишь воздушные потоки шелестят по матерчатой крыше. Причина не только в отменной шумоизоляции, но и в коробке передач S-tronic – на такой скорости при включенной седьмой на тахометре около 2000 об/мин.

Вместе с километрами растет и температура за бортом – пора откинуть крышу. Но сначала – сбросить скорость. Нажимаю кнопку, и тканевый верх быстро скрывается в багажнике. В таком автомобиле неплохо бы и защитный экран снабдить автоматическим приводом (подкидываю разработчикам идею). Кстати, аэродинамика хороша: даже на высокой скорости ветер не задувает в салон, лишь слегка шевелит волосы на макушке. О, «тепленькая пошла»! Из-под подголовника подул горячий воздух – когда станет холоднее, этот дополнительный обогреватель позволит чаще открывать верх.

Опять это странное чувство! Автомобиль по всем законам физики должен начать соскальзывать с траектории, но какая-то необъяснимая сила продолжает удерживать его. Эта сила – в заднем спортивном дифференциале, уже опробованном на купе А5 (ЗР, 2007, № 6). ►► с. 34, 36.



Audi A5 Cabriolet – предоставит теплое место под солнцем. Правда, выходя из машины, часто спускаешься с небес на землю.

С КРЫШЕЙ НАГОЛО

Металлический или тканевый верх? Помимо эстетических, разработчики кабриолета A5 руководствовались и практическими соображениями. Мягкая крыша легче, следовательно, ниже центр тяжести автомобиля. Да и места в багажнике больше. Средний из трех слоев крыши – шумоизолирующий мат, а на заказ вместо него – 15-миллиметровая прокладка из пеноматериала. В этом случае аэродинамические шумы – почти как у седана. Верх скрывается в багажнике за 15 с, салон накрывает за 17 с. Крышу приводят в движение четыре гидроцилиндра, причем манипулировать ею можно на скорости до 50 км/ч. От травм при опрокидывании пассажиров защищают дуги, встроенные в прочную алюминиевую перегородку между салоном и багажником. При аварии электроприводы снимают фиксаторы с пружин и те мгновенно выталкивают расположенные за подголовниками опоры.

Для выбора материалов и цвета интерьера будущему владельцу понадобится немало времени. Обивка – от ткани до сверхтонкой кожи; металлические вставки или отделка из алюминия или дерева; семь расцветок салона и три – обивки потолка.





Отсек для крыши отбирает лишь 60 л полезного объема из 380 л. Чтобы увеличить грузовое отделение (до 750 л), нужно потянуть за рычажки – и спинки сложатся.

В сиденьях водителя и переднего пассажира скрыты индивидуальные вентиляторы и электронагреватели, а скорость потока теплого воздуха через дефлекторы задает отдельная клавиша.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI A5 CABRIOLET			
	2,0 TFSI	2,0 TFSI quattro	3,2 FSI quattro	3,0 TDI quattro
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина/ширина/высота	4625/1854/1383			
база	2751			
колея спереди/сзади	1590/1577			
Снаряженная масса, кг	1655	1735	1785	1860
Полная масса, кг	2155	2235	2285	2360
Объем багажника, л	320/380*			
Радиус поворота, м	5,7			
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,9	7,3	6,9	6,4
Макс. скорость, км/ч	219	238	250	247
Топливо/запас топлива, л	A95/64			ДТ/64
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,0	6,6	7,0	5,8
городской цикл	9,9	9,5	13,8	8,5
смешанный цикл	7,4	7,7	9,5	6,8
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	P4		V6	
Число клапанов	16		32	
Рабочий объем, $см^3$	1984		3197	2967
Степень сжатия	9,6		12,5	16,8
Мощность, кВт/л.с.	132/180	155/211	195/265	176/239
при об/мин	4000–6000	4300–6000	6500	4000–4400
Крутящий момент, Н·м	320	350	330	500
при об/мин	1500–3900	1500–4200	3000–5000	1500–3000
Трансмиссия				
Тип	передне-приводная	полноприводная		
Коробка передач	вариатор	A7		
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди и сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	225/50R17			

**С открытым/закрытым верхом.*

Чтобы предотвратить занос, он заставляет наружное колесо крутиться на 10% быстрее – автомобиль буквально ввинчивается в поворот. Конечно, не стоит сбрасывать со счетов тщательно доведенные подвески и рулевое управление, а также полный привод quattro. Кстати, при необходимости механический межосевой дифференциал может перебросить до 65% крутящего момента на переднюю ось и до 85% – на заднюю (в обычном режиме распределение 40:60).

Марсель встретил затяжной пробкой. Тут очень кстати пришлась бы система «старт/стоп», отключающая двигатель при кратковременных остановках. К сожалению, ее устанавливают лишь на версии с 6-ступенчатой механикой и 2-литровыми моторами – бензиновым TFSI и дизельным TDI. Кроме того, на всех модификациях A5 установлены рекуператоры, преобразующие кинетическую энергию торможения в электрическую. Она накапливается в аккумуляторной батарее, а при разгоне питает различные приборы, разгружая генератор и тем самым экономя топливо. Наш автомобиль с учетом максимально разрешенной на свободных участках скорости и пробок расходовал в среднем 8,6 л/100 км.

Это вам не Монте-Карло! Жители Марселя реагируют на белоснежный кабриолет совсем иначе – в нас явно видят богатых персон. Возможно, для многих это еще одно достоинство открытого «Ауди». С распахнутой крышей становишься ближе к звездам. **ЗР**

Не просто бантик

Сегодня «бабочку» «Шевроле» носят машины, сделанные в США, Европе, Корее. Настало время выработать единый стиль марки. О первой стильной новинке – долгожданном «Шевроле-Круз» – Владимир Соловьев. Фото автора.

ГЛОБАЛЬНОЕ ЯВЛЕНИЕ

«Круз» – большой успех интернациональной команды под руководством Тевана Кима, который оттачивал свое мастерство у прославленных итальянских дизайнеров. В испанском Сантандере передо мной стоял автомобиль изысканного внешнего вида, соответствующего, на мой взгляд, вкусам как европейских, так и всех прочих покупателей.

При этом обтекаемый и стремительный «Круз» не только привлекателен внешне, но и показывает неплохое значение коэффициента аэродинамического сопротивления: $C_x = 0{,}31$, что обещает хорошую топливную экономичность в загородных поездках. Повышенный интерес россиян к этому глобальному проекту «Дженерал моторс» вызывает и тот факт, что «Круз», помимо Кореи, будут собирать в России.

НА СМЕНУ «ЛАЦЕТТИ»

«Круз» пришел сменить еще не успевшую состариться «Лацетти», дебютировавшую в 2004-м. Но заменит он только седан: «Лацетти» с кузовами хэтчбек и универсал остаются в строю. Основными же противниками «Круза» станут известные в гольф-классе игроки: «Форд-Фокус», «Шкода-Октавия», «Тойота-Королла», «Хёндай-i30», «КИА-Сид», «Пежо-308» и, наконец, сам новый «Гольф», продажи которого начнутся в этом году в России.

Похоже, к поединку новичок от «Шевроле» неплохо подготовился. Салон получился большим, в нем одинаково удобно сидеть спереди и сзади. Я без труда нашел удобное положение в водительском кресле, регулируемом продольно и по высоте. При этом



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET CRUZE 1,6	CHEVROLET CRUZE 1,8
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4597/1788/1477	
база	2685	
колея спереди/сзади	1544/1558	
Объем багажника, л	450	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1295/1310*	1290/1315
Полная масса, кг	1788/1813	1793/1818
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5/13,5	10,5/11,5
Макс. скорость, км/ч	185/180	200/190
Топливо/запас топлива, л	А95/60	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,5/5,8	5,3/5,8
городской цикл	9/11,2	9,3/11,3
смешанный цикл	5,8/7,8	6,8/7,8
Двигатель		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1598	1796
Мощность, кВт/л.с.	83/113	104/141
при об/мин	6200	6200
Крутящий момент, Н·м	153	176
при об/мин	4200	3800
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5/А6	М5/А6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая балка	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/60R16	215/50R17

**С механической коробкой передач/автоматом.*

на заднем диване осталось пространства больше, чем можно было ожидать. Даже мой коллега ростом под 2 метра был удивлен комфортному размещению на втором ряду сидений.

Однако создатели автомобиля проявили изобретательность: не ограничившись простым увеличением объемов, они предоставили самому клиенту возможность моделировать отделку салона. Отказавшись от избитых решений вроде имитации дерева и металла в элементах интерьера, покупателю предлагают ассортимент тканей и виниловых панелей, с которыми сочетаются также обивки сидений. Все вместе придает салону больше оригинальности и разнообразия. Конечно, не индивидуальный пошив, но бутик с богатым выбором. И этим «Круз» приятно отличается от других моделей рынка.

ПРО БАБОЧКУ И БАБОЧКИ

В езде «Круз» показал себя неплохо. Особенно понравилась четкая работа подвески. Поначалу она кажется жестковатой, но вскоре этого уже не замечаешь. Машина отлично держится в поворотах. Что же, шасси разрабатывали специалисты «Опеля» в Рюссельсхайме. Именно таким или примерно таким оно будет на новой «Астре».

Как объяснили специалисты GM, «Круз» стал первым «Шевроле» с ходовой частью, созданной для европейских дорог и испытанной именно на них. Вот почему получаешь такое удовольствие, проходя виражи на узких серпантинах испанского побережья. Тут уж трудно не поверить тому, что за время испытаний «Круз» накрутил более 1,2 миллиона км на просторах от Ла-



Классический седан «Шевроле-Круз» оригинальным кузовом и стремительным силуэтом будет обращать на себя внимание на дороге.



Задний ряд сидений – гордость создателей: сидеть удобно, спинки складываются в соотношении 2:1, позволяя разместить длинномер, но главное – у «Круза» самое большое пространство для ног в гольф-классе.

Клиент может сам создавать оформление передней панели и салона, выбирая вставки из тканей различных цветов и винила, а также гармонирующие с ними вставки сидений и дверных панелей.

Стиляга Chevrolet Cruze – интересная внешность, неплохие ходовые качества и перспектива российского производства помогут стать самым интересным предложением в классе.

Алекс МОЙНОВ, директор по маркетингу и продажам «Джи-Эм» в Южной и Восточной Европе

«Шевроле-Круз» призван сыграть заметную роль в автомобильном мире. На его платформе создана новая «Астра», которую все увидят в конце этого года, а также однообъемник «Орландо», уже показанный как концепт на международных автомобильных выставках.

Первоначально «Круз» будут собирать в Корее, где сконцентрированы достаточные мощности для его полномасштабного производства. Оттуда автомобили пойдут в Западную и Восточную Европу. В России будут продавать только машины, собранные на заводе GM под Санкт-Петербургом. На начальном этапе объем выпуска составит 35 тысяч автомобилей в год.

На восточноевропейских рынках, где продажи стартовали в марте, начальная цена «Круза» – 12,7 тысячи евро. В зависимости от комплектации она может достигать 20 тысяч. Российские цены пока не определены, но в любом случае местное производство позволит сделать их весьма привлекательными.

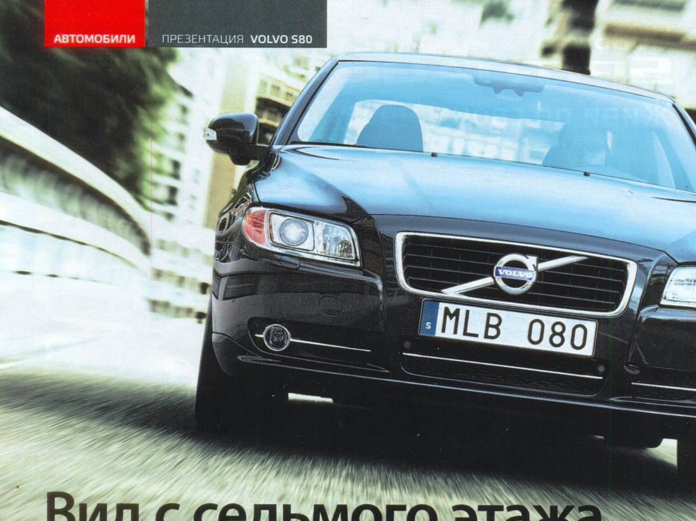


пландии до Малаги, включая заезды на Нюрбургринге. Уже вещи летают по салону, а машина цепко держится за ленту дороги.

Но если по части управляемости золотая бабочка «Шевроле» вспорхнула весьма высоко, то шумноватая работа двигателя опустила планку. Инженерам удалось повысить экологичность моторов 1,6 и 1,8 л до норм Евро V. Однако динамикой двигатели не слишком впечатляют. Ручная пятиступенчатая коробка работает четко, но для интенсивного разгона нужно постоянно раскручивать двигатель – отсюда и повышенные децибелы. Но, может, я слишком многого хочу от компактного автомобиля? Для истинных горожан скажу, что оба двигателя комплектуются и новым 6-ступенчатым автоматом. В пробках очень помогает.

Есть у «Круза» также новый двухлитровый 150-сильный дизель (с ним машина разгоняется до сотни за 9,4 с без особых усилий), но пока он не для России.

...Снобы утверждают, что в гардеробе настоящего мужчины могут быть бабочки только двух цветов: белая для фрака и черная для смокинга. Бабочки других цветов – просто бантики. Золотая бабочка «Круза» меняет устоявшееся представление. ЗР



Вид с седьмого этажа

Флагман модельного ряда «Вольво» модернизировали – больше внутри, нежели снаружи. Михаил Гзовский оценил подход шведских инженеров. Фото «Вольво».

Такое разнообразие видов, как из окон моей квартиры, еще поискать! Двадцать лет назад излюбленный детворой симпатичный парк разорила стройка НИИ, остановленная в начале 1990-х. Спустя годы руины института-неудачника уступили место строительству масштабного торгового центра. Мимо окон по эстакаде вдруг загрохотали трамваи, название остановки поменяли со старорежимного «Библиотека» на отражающее время – «Рынок». И вот краны опять замерли, а жители гадают, что будет дальше.

Наверное, «Вольво-S80» 2009 модельного года разочарует тех, кто привык к радикальным переменам. Дизайнеры «Вольво» считают, что спереди машина смотрится злее предшественницы. Эффект достигнут благодаря иной радиаторной решетке с крупным логотипом и видоизмененным воздухозаборникам в бампере. Обхожу S80 по периметру: подштамповки по низу дверей, растянутый по горизонтали логотип на крышке багажника – на этом отличия заканчиваются.

Салон тоже хорошо знаком, но приобрел более дорогой привкус. Фирменная тонкая консоль в стиле XC60, руль, рычаг коробки и циферблаты... Черты те же, но воспринимаются свежо, как весеннее солнце после долгой зимы.

Главные же козыри шведы припрятали в рукаве.

«Для некоторых клиентов самое главное – азартная езда. Другие обращают внимание на комфорт, – говорит Стефан Сельквист, отвечающий за динамические качества. – Мы создали два вида шасси, ориентированных на разных покупателей».

Отныне можно выбрать спортивное шасси – с жесткими и короткими пружинами и амортизаторами, менее податливыми втулками крепления подвески к подрамнику. S80 в такой версии легко отличить по присевшему на 20 мм спереди и на 15 мм сзади кузову. Причем дорожный просвет не меняется в зависимости от загрузки – его удерживает электроника. Водитель может изменить настройки рулевого управления, усилить или, наоборот, ослабить отдачу на руле при перестроении или заходе в поворот.

Комфортное шасси в сравнении с прежней S80 – довольно собранное. Да и от спортивной версии отличается не столь радикально, как овсяная каша от стейка. По крайней мере на европейском асфальте огромной разницы не ощутил. На серпантинах обе моди-



УКРОЩЕНИЕ АЛЮМИНИЯ

Новый дизельный двигатель D5 – из алюминиевых сплавов. Быстрая реакция на педаль газа обеспечена двумя турбонагнетателями (давление наддува 1800 бар), установленными последовательно. Экономичность достигнута в том числе благодаря пьезоэлектрическим форсункам с удвоенным быстродействием и высокой точностью дозирования. Предварительный впрыск объясняет мягкость работы мотора даже на высоких оборотах. Увеличенного размера охладитель в круге рециркуляции отработавших газов улучшил отвод тепла на 25%, в результате мотор уложился в нормы Евро V. Наконец, весьма актуальны для нашей страны керамические свечи подогрева с максимальной рабочей температурой 1300° – на 30% выше обычной. Температура 1000° достижима уже через 2 с. Инженеры уверяют, что свечи гарантируют моментальный пуск мотора без предварительного прогрева даже в 30-градусные морозы. В основе нового мотора – модульная конструкция со стандартными креплениями нагнетателей, что позволяет адаптировать агрегат к другим моделям «Вольво».

фикации отбивают охоту шустрить довольно рано, но – справедливости ради – разве за это во всем мире ценят «Вольво»?

S80 традиционно предупреждает о попутном авто в мертвой зоне миганием лампы у зеркал заднего вида и подает звуковой сигнал, если водитель высовывается из своего ряда. Машина держит безопасную дистанцию, притормаживая, а затем ускоряясь до первоначально заданной активным круиз-контролем скорости. Безопасность в Европе ценят едва ли меньше экономичности. И с этим у S80 все в порядке.

Покупатели из Старого Света по-прежнему выбирают из пяти бензиновых, двух бензино-этаноловых и трех дизельных моторов в сочетании с передним или полным приводом. На дизельном фронте новости! Двигатель D5, хотя и перенял индекс у старого силового агрегата, создан с чистого листа.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLVO S80 (некоторые модификации)		
	2,5T	D5	2,4D
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	4851/1861/1493		
база	2835		
колея спереди/сзади	1588/1578		
Объем багажника, л	480		
Радиус поворота, м	5,6		
Снаряженная масса, кг	1520–1920		
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,0	10,9	9,0
Макс. скорость, км/ч	235	210	225
Топливо/ запас топлива, л	А95–98/70	ДТ/70	
Расход топлива, л/100 км:			
смешанный цикл	10,2	6,7	
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P5		
Число клапанов	20		
Рабочий объем, $см^3$	2521	2400	
Степень сжатия	9,0	16,5	
Мощность, кВт/ л.с.	169/230	151/205	129/175
при об/мин	4800	4000	3000–4000
Крутящий момент, Н·м	340	420	420
при об/мин	1500–4500	1500–3250	1500–2750
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A6		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	215/55R16, 215/55R17		



Опознать обновленную машину нетрудно по размашистому логотипу.

Крутые повороты «Вольво» со спортивным пакетом проходит самоуверенно.

Volvo S80 – сохранив стиль, прибавил в элегантности, экономичности, стал разностороннее по части шасси.



Интерьер освежили алюминиевые вставки на руле, по периметру консоли, на кнопке пуска мотора и приборах.

По словам вице-президента по двигателям и трансмиссиям Дерека Краба, дизель даже «превысил ожидания». Речь в первую очередь о расходе топлива: вместо планируемых 6,4 л/100 км удалось выйти на 6,2 л. У варианта с автоматической коробкой расход снижен по сравнению со старым мотором на 8% – с 7,3 до 6,7 л/100 км. Опознать в машине дизель можно разве что с улицы. В салоне почти нет вибраций и шума. Мотор обладает породистым, напористым голосом, чем-то напоминающим звучание бензиновых «шестерок», но все же самобытным. Не зря «Вольво» так держится за необычную схему с поперечными пятицилиндровыми моторами!

Вернувшись домой, по привычке глянул из окна. Удивительно, никаких перемен за последние три дня! Мне импонирует стратегия фирмы «Вольво», предпочитающей улучшать то, что приняли многие автомобилисты, а не проводить рискованные эксперименты, отказываясь от традиций. Наверное, поэтому я предпочел бы нынешнему виду с родного седьмого этажа пусть облагороженный, но прежний пейзаж... ЗР

Этюд в рыжих тонах

Новый «Церато» – модель, адаптированная к требованиям молодых быстроразвивающихся рынков. Наряду с Бахрейном, Сирией, ЮАР и другими странами Африки и Азии маркетологи КИА относят к ним и Россию. Знакомиться с автомобилем в естественной среде обитания Юрий Нечетов отправился в Аль-Магриб – Королевство Марокко. Фото автора и КИА.





ЕЗДА ПО ФАКТУ

«Не делайте предположений о том, что может сделать или как среагирует другой водитель! Не делайте никаких предположений!» Движение здесь хаотичное, скутеры уверенно несутся и по встречной, и по диагонали, а поворотники никто не включает в принципе.

Выручает то, что на фоне ишаков, древних «мерседесов»-такси и прочей экзотики элегантный ярко-рыжий седан со злым прищуром фар пользуется повышенным вниманием – слава богу, меня все видят и никто не прыгает под колеса! К слову, пейзаж за окном тоже окрашен во все оттенки рыжего: вместо земли – глина, почти не прикрытая растительностью, из глины же (причем необожженной!) возведены заборы и какие-то постройки. И даже современные бетонные дома почему-то почти багровые.

СОЛИДНЫМИ БЫВАЮТ ТОЛЬКО СЕДАНЫ!

Компании каждая по-своему подходят к формированию модельного ряда для разных регионов. Если одни выпускают «всемирные» автомобили с широкой гаммой кузовов и силовых агрегатов, то другие делают машины отдельно для старых и для новых рынков. Специфика последних – в быстром росте благосостоянии населения: народу хочется всего и сразу и чтобы все видели! Потому – золотую цепь потолще, мобильник подороже, дом побольше! И автомобиль посолиднее, то есть седан. Даже если рожден он был хэтчбеком и багажник ему идет как корове седло...

При этом дороги, топливо и сервис в развивающихся странах, мягко говоря, далеки от идеала. Значит, подвеску попроще, попрочнее и понадежнее, а дорожный просвет побольше. Значит, полноценное запасное колесо и никаких докаток, а уж тем более «ран-флэтов». Значит, двигатели только самого ходового объема и никаких дизелей – в странах «целевой аудитории» бензин обычно дешевый. Наконец, никакой технической зауми, требующей сложного диагностического и ремонтного оборудования.

Вы почувствовали себя человеком второго сорта? Полноте! Это совершенно разумная адаптация к условиям обитания. Сначала замостите тротуар, а уж потом надевайте модельные туфли.

СОЛНЕЧНОЕ ЗАТМЕНИЕ В СТИЛЕ «АЛЬФА-РОМЕО»

Пока выбирался из Марракеша, совсем освоился. Главное – не суетиться и ехать, как все. «КИА-Церато» мне нра-

вится. Интерьер с металлизированными вставками симпатичный и аккуратный, хотя пластик довольно жесткий, а потолочные ручки лишены микролифтов и лупят в обшивку, как в бубен. Глубокие колодцы на панели приборов, как у «Альфа-Ромео»! А уж подсветка спидометра и вовсе умопомрачительная: багровый нимб над черным кругом напоминает солнечное затмение.

Посадка удобная, но регулировки рассчитаны на невысокого водителя – при своих 180 см я задираю руль до упора и максимально опускаю кресло. Салон весьма просторный, ведь в сравнении с предшественником машина прибавила по 40 мм в базе и ширине.

Очень чувствительны педали – поначалу при каждом торможении машина клюет носом, хотя в остальном управление вполне удобное и адекватное. Выскочив из машины за красивым кадром, услышал жестяной дребезг захлопывающейся двери. Причем слышен он только снаружи, внутри все пристойно. Вообще двойное уплотнение хорошо отсекает наружные шумы, хотя мелкие камешки щелкают по колесным аркам довольно звонко.

Корейцы уже привыкли к тому, что русские журналисты пропускают мимо ушей фразы о «стремительной и плавной боковой линии» и норовят забраться в технические дебри. Поэтому, когда я встал на четвереньки и полез под машину, округлили глаза лишь египтяне и

«КИА-Церато» изначально проектировали седаном: багажник органично вписан в силуэт. Таковым он и останется: ни хэтчбека, ни универсала не предусмотрено. Купе? Вероятно, через год.

«Солнечное затмение на дне колодца» – такая лаконичная и стильная приборная доска сделает честь любому спорткару! Жаль, по велению моды пропал указатель температуры.

Двухцветный интерьер, может, не особенно практичен, но выглядит богато. На руль вынесено управление аудиосистемой.



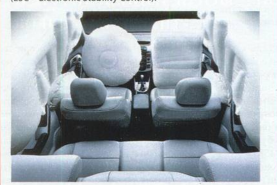
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA Cerato			
	1,6		2,0	
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4530/1775/1460			
база	2650			
колея спереди/сзади*	1557–1539/1564–1546			
Радиус поворота, м*	5,2–5,4			
Снаряженная масса, кг	1236	1261	1280	1293
Полная масса, кг	1680	1720	1720	1740
Объем багажника, л	415			
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	12,0	9,3	10,5
Максимальная скорость, км/ч	190	182	200	190
Расход топлива средний, л/100 км*	6,6–6,7	7,0–7,1	7,5–7,7	7,6–7,8
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см^3	1591		1998	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	92/124** 6300		115/156 6200	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	156 4200		194 4300	
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	A4	M5	A4
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем***			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные или дисковые			
Размер шин	195/65R15, 205/55R16, 215/45R17			

В зависимости от размера шин. **В России 126 л.с. *Опция – электроусилитель.*

БЕЗ СКИДОК

Системами безопасности новый «Церато» оснащают без всяких упрощений: до шести подушек безопасности, ремни с натяжителями и ограничителем усилий, активные подголовники спереди, системы: антиблокировочная (ABS), противобуксовочная (TCS) и стабилизации (ESC – Electronic Stability Control).



Корейцы говорят, что дорожный просвет увеличен, хотя точное значение не приводят. На глаз – около 160 мм.



Сзади легко поместится пара здоровяков по 190 см. Для приподнятой центральной части подушки желательно подыскать пассажира не столь героического роста.



Вся передняя часть кузова «КИА-Церато» выполнена съемной, что существенно облегчает ремонт даже после достаточно серьезных столкновений.



Объем багажника 415 л, разрезная (в пропорции 40:60) спинка заднего сиденья складывается, образуя 10-сантиметровую ступеньку.

прочие ливийцы. В общем, первоначальные слухи, что в «Церато» использована платформа «Сида», не подтвердились. Передняя подвеска с обычным «МакФерсоном», а вот сзади вместо сложной многорычажки – упругая поперечная балка. В общем, получилась новая платформа, которая, вероятно, будет использована в следующем поколении родственной модели «Хёндай-Аванте».

НАВЕРНОЕ, СЪЕЛ ЧЕГО...

Вырвавшись на только что построенный участок ведущей в Касабланку автострады, разогнался до разрешенных 120 км/ч... и машинально потянулся за отсутствующей шестой передачей – надоедливый вой мотора на 3500 об/мин так и подстегивает переключиться дальше. Заявленные характеристики 1,6-литрового агрегата Gamma с изменяемыми фазами газораспределения впечатляют: 124 л.с. (в России даже 126 л.с.) и 10,3 с в разгоне до сотни. Однако то ли спал я плохо, то ли съел чего, но... Както вяловато мы разгонялись, а уж на пятой мотор скисал даже на едва заметном подъеме.

После обеда хлынул дождь с градом (небывалый для Марокко случай!), а я пересел на машину с четырехступенчатым гидромеханическим автоматом (эти две модификации первыми начнут предлагаться в России) и получил массу удовольствия! Нет, ехала она, конечно, не быстрее, зато была обута в низкопрофильную резину 215/45R17 и даже на мокром асфальте демонстрировала быстрые и точные реакции – вот тебе и упрощенная подвеска!

Гораздо живее версия с новым 2-литровым агрегатом Theta II, который обладает на четверть более высоким моментом (194 против 156 Н·м). Хотя и здесь мои ожидания оказались несколько завышенными.

УЖЕ В РОССИИ

Продажи «КИА-Церато» в России начались в конце апреля. К нам поставляют машины, собранные в Корее; гарантия серьезная – пять лет или 150 тыс. км. Новинку предлагают в 11 цветах и трех возможных комплектациях: LX, EX и SX. Цены на момент подготовки статьи еще не были определены, но тебе, читатель, они уже открыты и, как обещали в только что созданном российском представительстве КИА, доступны. ЗР

Интересное кино

Мир автомобилей во многом схож с миром кино: актеров тысячи, а фестивальных призов и восторга зрителей удостаиваются далеко не все. Проезжая на «Пежо-308 СС» мимо знаменитой каннской лестницы, о секретах успеха размышлял Сергей Канунников. Фото автора и «Пежо».

Среди автомобилей, не спеша фланирующих по набережной, немало престижных и знаменитых. Но мой «Пежо», особенно в ослепительно белом, не теряется среди гораздо более дорогих коллег. А ведь он дебютант, на таких всегда смотрят особенно придирчиво.

СМЕШЕНИЕ ЖАНРОВ

В кино особой любви зрителей часто добиваются ленты, в которых комедийные эпизоды соседствуют с драматическими, а детектив оборачивается фарсом. В современном автомобильном мире такую концепцию приветствуют еще больше, хотя и называют прозаично – универсальность. Двухдверный кабриолет таковым быть не может? Приглядимся к «Пежо» не спеша.

Автомобилю очень идет такой кузов! Даже корма, скрывающая немаленькую крышу, не выглядит уж очень массивной. Пижон? Конечно! Но давайте подойдем к нему с практическими критериями. Багажник 400 л – неплохо даже для седана (конечно, не самого большого)!

У сидений иная, нежели у стандартных хэтчбековских, подушка и усиленная боковая поддержка. Это несколько исправляет недостатки посадки в аморфных креслах обычного 308-го. Сзади два полноценных места. Слова создателей 308 СС, что машина четырехместная (французы всегда умели делать туристские, как говаривали прежде, кабриолеты), – правда.

По ощущениям машина, если не снимать крышу, на ходу мало отличается от хэтчбека или универсала той же модели. Разгон со 150-силь-



Для «Пежо-308 СС» предлагают три расцветки кожаного салона: бордо, черный и «бетон».

Белые приборы создают жизнерадостную обстановку, особенно когда играют в солнечных лучах.





Залезть назад в варианте купе, конечно, непросто. Зато стоит опустить крышу, чувствуешь себя почти генералом на параде: теперь не втискиваюсь, вхожу в автомобиль!

В багажнике просторно, только когда крыша надета, – получается 400 л. В открытом же варианте всего 226 л.



ным, самым мощным в гамме бензиновым мотором и шестиступенчатой коробкой отменный. На шоссе, влившись в поток, можно с третьей перейти на шестую и вполне уверенно вести машину на скорости от 80 км/ч, не вызывая раздражения окружающих вялым ускорением. Уверен, в России чаще будут покупать именно такую версию, а вот на родине немало кабриолетов окажутся дизельными.

Тормоза показались более информативными, чем у хорошо знакомого хэтчбека. Руль с переменным усилием на высокой скорости обеспечивает отменную точность, однако на малой – излишне легок. На тесных улочках неплохо, но в горах, где на узких «шпильках» точность управления особенно важна, а скорость относительно невысока, уверенности порой не хватает.

Подвеска плотная, но не жесткая. Комфортный, хорошо приспособленный к ежедневной эксплуатации, отчасти даже универсальный автомобиль.

ТАЛАНТЫ И ПОКЛОННИКИ

Сохранить хорошую управляемость машины, заметная часть массы которой периодически перемещается сверху вниз и обратно, непросто. Французам это удалось, благо опыт постройки всепогодных, по терминологии инженеров «Пежо», кабриолетов огромный. Заметить изменения в поведении 308-го с убранным верхом очень сложно.

Даже при 120–130 км/ч в открытом автомобиле с поднятыми стеклами можно разговаривать, практически не напрягая голосовых связок. Создать комфортный микроклимат тоже не проблема. На улице градусов восемь, и, опуская крышу, я, честно говоря, не надеялся,что долго выдержу: прохладный ветер так или иначе достанет. Не достал! Правда, у тех, кто выше 180 см, ощущения будут немного другими. Им не очень поможет даже система обогрева шеи (на «Пежо» подобное устройство появилось впервые), вмонтированная в кресло.

Ох уж эта погода! В такой машине хочется, чтобы в году все дни, ну или

хотя бы большинство, были теплыми и солнечными. А еще… В нашей помпезной столице в открытом автомобиле к вечеру на торпедо можно рисовать – пальцем по пыли.

Да, кабриолет, как и кино, – в известной мере великая иллюзия. То, чему «сам обманываться рад». Но встречи с любимыми звездами на убранной красным лестнице на бульваре Круазетт многие ждут целый год и едут туда, невзирая на расстояние и затраты. Кстати, цены «Пежо-308 СС» обнародуют ближе к старту продаж – в конце весны. Ясно, что машина не будет ни дешевой, ни баснословно дорогой. Особенно учитывая, что этот автомобиль не только очень красивый, но и всепогодный, к тому же многогранно талантливый. А у таких поклонники всегда найдутся. **ЗР**

Крышу можно опустить на скорости до 12 км/ч за 20 секунд. Забыли закрыть шторку в багажнике? Машина напомнит.

Peugeot 308 CC – не верьте тому, кто скажет, что двухдверный кабриолет не может быть универсальным.

ХРОНИКА ОТКРЫТИЙ

Фирма «Пежо» – пионер в серийном производстве купе-кабриолетов с автоматически убирающейся крышей. Первый из них, «Пежо-401 Эклипс», стартовал еще в 1933-м. Позднее строили аналогичные кабриолеты – модели 402 (на фото) и 601. До 1939-го выпустили около 700 экземпляров – немало, учитывая класс автомобилей и эпоху.

Но это капля по сравнению с показателями, которых фирма достигла, возродив купе-кабриолеты в 2000-м. С тех пор покупателей нашли около 650 000 машин моделей 206 CC, 207 CC и 307 CC! Последних за пять лет продали 174 300 штук.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT 308 CC					
	1,6 VTi 120	1,6 THP 150	1,6 THP 140	1,6 HDi 110	2,0 HDi 140	2,0 HDi 136
Общие данные						
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4404/18172039					
база	2605					
колея спереди/сзади	1526/1521; 1522/1517*					
Снаряженная масса, кг	1480	1512	1523	1525	1599	1620
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	9,8	11,6	12,2	10,8	11,8
Макс. скорость, км/ч	195	215	205	192	208	202
Объем багажника (VDA), л	226/403**					
Топливо/запас топлива, л	A95/60			ДТ/60		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	н.д.	5,6	6,0	н.д.	4,8	5,5
городской цикл	н.д.	10,7	11,8	н.д.	7,8	9,6
смешанный цикл	7,1	7,5	8,1	5,3	5,9	7,0
Двигатель						
Расположение	спереди поперечно					
Конфигурация	P4					
Число клапанов	16					
Рабочий объем, см³	1598			1560	1997	
Степень сжатия	11	10,5		18	17,6	
Мощность, кВт/ л.с.	88/120	110/150	103/140	82/112	103/140	100/136
при об/мин	6000	5800	6000	3500	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	160	240		270–285	320–340	
при об/мин	4250	1400		1750	2000	
Трансмиссия						
Тип	переднеприводная					
Коробка передач	M5	M6	A4	M6		A6
Ходовая часть						
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка					
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем					
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые					
Размер шин	215/55R16; 225/45R17; 225/40R18					

*Для версии с 18-дюймовыми колесами.
**С опущенной/поднятой крышей.

И расцвел подснежник...

В марте 2009 года предприятие «Джи-Эм-АВТОВАЗ» освежило внешность «Шевроле-Нивы». Об изменениях рассказывает Геннадий Емелькин.

Маркетологи утверждают, что шанс быть купленным выше у того автомобиля, который успел понравиться покупателю в первые десять секунд. Если вовремя освежить внешность, то эффект новизны поможет еще какое-то время поддерживать интерес к машине, а значит, успешно ее продавать. Пластическим хирургом для «Шевроле-Нивы» избрали итальянскую компанию «Бертоне»; со своей стороны, завод попутно устранил некоторые недоработки модели. На наших снимках автомобиль в исполнении «Люкс» – GL, в более дешевых вариантах нет релингов на крыше, пластиковый обвес не окрашен.

Теперь о шумах в салоне. Под ковер пола уложили новую шумоизоляцию типа «сэндвич», с которой шум на некоторых режимах снизился на 1–2 дБ (см. график). Впрочем, и предыдущий вариант «Шевроле-Нивы» особой шумностью не докучал.

Двигатель, трансмиссия и ходовая часть остались без изменений, но ряд узлов и агрегатов совершенствуются. Приводим здесь розничные цены автомобилей, рекомендованные заводом для дилеров. Для комплектации L – 412 000 руб., LC – 439 000 руб., GLS – 459 000 руб., GLC – 486 000 руб.



Ключ зажигания складной – карман не продырявит! Кнопки на пульте управляют замками дверей, а о состоянии его батарейки сообщает светодиодный индикатор. При закрытии активируется дополнительная охранная сигнализация.



Нижняя кромка переднего бампера примыкает к защите моторного отсека плотнее, чем прежде, – теперь риск оторвать его при движении задним ходом на бездорожье минимальный. За бампером появился новый элемент пассивной безопасности – так называемый крэш-бокс. При ударе он сминается, благодаря чему весьма эффективно защищает от деформации другие детали кузова. Отметим, что с новым «обвесом» углы въезда и съезда не изменились.

Широкие воздухозаборники моторного отсека, похоже, дань моде. Зачем сильнее вентилировать моторный отсек и охлаждать агрегаты, если с этим и на прежних машинах проблем не было? Дизайн самих защитных решеток – в традиционном для «Дженерал моторс» стиле.

Решетку радиатора объединили с бампером. В комплектации «Люкс» пластиковые детали окрашены в цвет автомобиля, однако нижние накладки обоих бамперов и погрузочную полочку на заднем не красят – в эксплуатации они неизбежно поцарапаются.



Электрические стеклоподъемники в новой «Шевроле-Нива» по-прежнему только в передних дверях. Традиционный вазовский руль заменили импортным, фирмы TRW. Подушек безопасности пока нет.

Автомобиль в комплектации «Люкс» оснащен алюминиевыми трехопорными релингами производства фирмы JAC Products. Обычно автопроизводители ограничивают нагрузку на крышу 50 килограммами, но для новой «Шевроле-Нивы» допускается вдвое большая. Чтобы кузов при этом не страдал, места крепления релингов изнутри салона усилены кронштейнами.

У автомобилей прежних версий форсунка омывателя задней двери фиксировалась слабо. Новая побольше, закреплена устойчиво, а направление распыла регулируется уже не иголкой, а отверткой.

Фонари выделяются большими белыми вставками света заднего хода. По краям бампера теперь есть решетки с обратными клапанами для дополнительной вентиляции салона. Выштамповки под номерной знак больше нет – прежний бампер в условиях бездорожья цеплялся этим местом и ломался.





Задний диван обзавелся изящными подголовниками с изюминкой – чтобы его разложить, подголовники не снимаем, а просто опускаем. Благодаря новому, более плотному наполнителю спинки и подушки всех сидений лучше сохраняют форму.

Наружные зеркала и дверные ручки в богатых комплектациях окрашены в цвет кузова.



Для лучшей защиты салона и дверных замков от пыли и сырости на передней кромке задней двери установлен дополнительный резиновый уплотнитель. На дешевых версиях его нет. Желающие могут поставить самостоятельно.

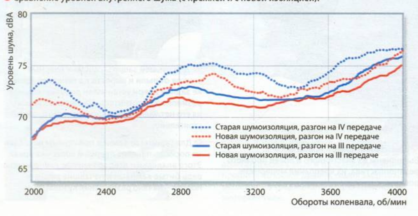
Для защиты от камней применены накладки на порогах, панелях дверей и колесных арках. Этого владельцы вседорожников давно ждали, ведь битые камнями и начавшие ржаветь пороги – начало разрушения кузова.

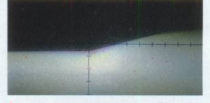
Брызговики колес – новой формы. Выполнены из эластичного и более прочного резинопластика, их крепления модернизированы.

Колесные диски на «Люксе» из алюминиевого сплава. На дешевых вариантах обычные стальные и по-прежнему без колпаков.

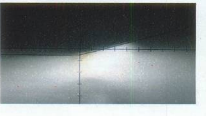
Запасное колесо осталось на прежнем месте. В комплектации GL кронштейн его крепления алюминиевый, поэтому ржавых потеков на задней двери не будет. К сожалению, запаску, развернув «наоборот», заодно лишили защитного пластикового колпака. В упрощенной версии автомобиля кронштейн прежний, стальной.

Сравнение уровней внутреннего шума (с прежней и с новой изоляцией).





Все приборы наружного освещения обновлены. Внутри фары отдельная линза ближнего света. Световой пучок стал ровнее, правая обочина освещается лучше. На фото внизу – световой пучок прежней фары.





Пикассо из Трнавы

Вы слышали что-нибудь о словацком периоде творчества Пикассо? Нет? Владимир Соловьев провел искусствоведческое исследование. Фото автора.

Пикассо родился в Испании и почти всю жизнь прожил во Франции. Это – про великого художника XX века. У нас история другая, но тоже про Пикассо. В 1998 году во Франции усилиями дизайнеров «Ситроена» появился на свет автомобиль «Пикассо». С тех пор все однообъемные модели фирмы стали подписывать его именем. Что характерно, их выпускают на родине художника, в Испании. Прекрасно, историческая связь прослеживается! И вот исключение – первый «С3 Пикассо» выпущен на заводе в Словакии.

ОДА КУБИЗМУ

Пожалуй, младший «Пикассо» лучше других соответствует любимому стилю родоначальника кубизма. Объясняется это желанием максимально использовать объем параллелепипеда, образуемого стоящим на земле автомобилем. Он довольно высокий – 1, 62 м, поэтому садиться в него удобно. Органы управления расположены так, что наиболее комфортны для водителя верхние положения сиденья, регулируемого вручную. Если сложить заднее сиденье и откинуть спинку переднего, в са-

лон можно грузить доски, лестницы, лыжи и другие длинномеры размером до 2,4 м. Помимо этого, в салоне могут разместиться трое и еще останется место для личных вещей в багажнике.

Вот что значит волшебная сила искусства! В данном случае одного из его направлений – кубизма. В отличие от драйверских машин для эгоистов, микровэн «С3 Пикассо» предлагает всем своим обитателям комфорт и уют плюс хозяйственную приспособленность на все случаи жизни. При этом стилистически автомобиль весьма оригинальный, живой и интересный как внутри, так и снаружи.

РАЗРЫВ С ПРОШЛЫМ

«С3 Пикассо» порвал не только с испанским прошлым своих предшественников, но частично и с «Ситроеном». Единственное, что с ним связывает, – название с индексом С3. На самом деле за основу взята братская модель «Пежо-207»: использованы двигатели, коробки передач, некоторые узлы ходовой части. А поскольку 207-й производится на заводе ПСА в Трнаве, там же решено было освоить сборку «С3 Пикассо». Вот только каково будет «Пикассо» без жаркого испанского солнца?

Возможно, и об этом подумали создатели, сделав салон максимально светлым. Ветровое стекло трехсекционное, обзорность потрясающая. В версиях со стеклянной крышей ощущаешь себя, как в прозрачной кабине вертолета, зависшего над дорогой.

Citroen C3 Picasso – однообъемник в кубе.



Панель приборов с необычными соплами вентиляции. Все приборы сконцентрированы в центре.

Варианты регулировок задних сидений.

При покупке я бы тоже выбрал панорамную крышу.

Фонари и заднее стекло существуют независимо друг от друга, но образуют единое целое.



Прямоугольные формы отнюдь не делают «С3 Пикассо» маловыразительным.



Двойной шеврон и подпись «Пикассо» сошлись на третьем в гамме однообъемнике.



Кресла ждут четырех пассажиров, а сколько еще места под загрузку!

Именно поэтому от мотора хочется большей резвости. Это в первую очередь относится к бензиновым двигателям – именно они будут поставляться в Россию. Черед небольших дизелей еще не настал, хотя с ними «С3 Пикассо», на мой взгляд, интереснее.

В салоне тихо, от внешних шумов пассажиров хранят утолщенные стекла и дополнительные уплотнения. На спокойный характер езды настраивает предупредительная электроника, да и подвеска не допускает глубоких кренов на виражах. Именно так и нужно смотреть в будущее – спокойно и уверенно, не позволяя себе раскачки на трудных дорогах автомобильной истории. **ЗР**

КОНКУРЕНТЫ НАПЕРЕЧЕТ



Жан-Луи ШАМЛА (Jean-Luis Chamla), вице-президент «Ситроен» по международным продажам и маркетингу

«С3 Пикассо» отличается гибкостью и модульностью – это качества, которые в период экономической нестабильности очень важны для клиентов. Большая машина при скромных размерах! Внутреннее пространство можно организовать на любой вкус. Автомобиль современно выглядит, топлива расходует немного, не загрязняет окружающую среду. Россияне оценят большой дорожный просвет: 160 мм.

Но главное – уникальный дизайн в стиле техно. Конкуренты «С3 Пикассо» в России – «Ниссан-Ноут», «Опель-Мерива» и «Форд-Фьюжн». Про цены говорить рано: машины начнут поступать в июне. Во Франции «С3 Пикассо» стоит от 14 900 евро.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Citroen C3 Picasso VTi 95	Citroen C3 Picasso VTi 120
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4080	
ширина	1730	
высота	1620	
база	2540	
колея спереди/сзади	1505/1554	
Объем багажника, л	500/1506	
Снаряженная масса, кг	1259	1290
Полная масса, кг	1742	1753
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	10,9
Макс. скорость, км/ч	178	188
Топливо/ запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,5	5,5
городской цикл	9,1	9,4
смешанный цикл	6,8	6,9
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1397	1598
Мощность, кВт/ л.с.	70/95	88/120
при об/мин	6000	
Крутящий момент, Н·м	135	160
при об/мин	4000	4250
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	195/60R15 или 195/55R16	



Чувство ритма

Для «Опеля» эта машина – событие. Новое имя почти всегда означает новые цели и задачи. Готова ли «Инсигния» положить на лопатки популярные новинки 2008 года – «Мазду-6» и «Хонду-Аккорд»? Конкурентов свел Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру.



MAZDA 6
2,5 л, 170 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Luxury, 1 066 000 руб.

HONDA ACCORD
2,4 л, 201 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Executive, опции, 1 102 400 руб.

OPEL INSIGNIA
2,0 л, 220 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Cosmo, 1 183 300 руб.

LENTAMENTE

В последнее время я все чаще слушаю современный джаз – пусть дорога с ним немного дольше, зато гораздо спокойнее. Кстати, под такую музыку нередко проводят презентации новых моделей.

Живьем «Инсигнию» впервые увидел на Московском автосалоне, как раз под неторопливый аккомпанемент. Машина заинтриговала мягким дизайном, непривычным для «опелей» последних лет. Посмотришь в глаза – что-то американское; ракурс три четверти сзади навевает восточные ассоциации. Похожая картина и внутри. Где немецкая чопорность «Вектры»? Столь нарядному интерьеру позавидовала бы даже малышка «Корса», конечно, с поправкой на класс.

До идеала все же далеко. Например, солидная водительская дверь закрывается изнутри в прямом смысле со скрипом. Ручка сильно сдвинута к передней панели, поэтому усилие нужно приложить большее, чем ожидаешь, а пластик похрустывает. Если приглядеться, заметен и разнотон пластмассовых панелей. Впрочем, общее впечатление от салона хорошее – дружелюбен и по-домашнему уютен, к тому же щеголяет люксовыми опциями, например электромеханическим ручником.



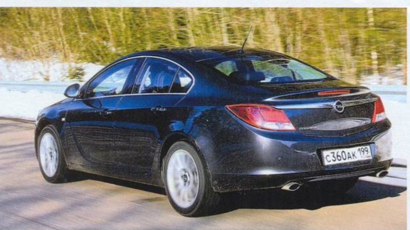
Новый фирменный стиль «Опеля»: с ходу и не скажешь, с какого континента машина.

Сиденье «Инсигнии» оснащено восемью электрическими регулировками.

Сочетание пластика, хрома и дерева в отделке «Инсигнии» не всем придется по вкусу.

С такого ракурса «Инсигния» воспринимается скорее как купе – нынче это в моде!





Джазовую импровизацию в темпе lentamente (плавно, тихо) по московским пробкам «Инсигния» выполняет не без огрехов. Основные претензии – к широким передним стойкам и куцым зеркалам, напрягающим при каждом перестроении. На салонное зеркало тоже можно не рассчитывать – сквозь заднее стекло оценить обстановку еще труднее.

Перепрыгнув в «Мазду», сделал неожиданное открытие. Пожалуй, «шестерка» в большей степени немецкая по архитектуре панели и чистоте стиля, чем «Опель»! Конечно, здесь подешевле пластик. Однако подгонка деталей

Opel Insignia

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в Лондоне летом 2008-го; в продаже в России с весны текущего года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,6; 1,8; 2,0; 2,8 л (115–260 л.с.) и дизельные 2,0 (110–190 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Essentia, Elegance,Cosmo, Sport.

ЦЕНА:
881 300–1 565 800 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Великолепный турбомотор, удобные тормоза, свежий дизайн, богатый список опций.

(–) Нервное рулевое управление, неважная обзорность, небольшой багажник, тесные задние места.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Новинка «Опеля» в переднеприводной турбоверсии приспособлена в первую очередь для быстрой езды по автобану, но не по извилистым трассам. А еще очень хороша собой.



С пуском мотора стрелки совершают гоночный забег до отсечки и обратно. Оцифровка опелевских приборов мелковата.

Интерьер «Опеля» выразительностью и мягкостью, в том числе на ощупь, не уступает внешности.

Бордовые цифры, утопленные в маздовских глубоких колодцах, смотрятся спортивно и нарядно.

Интерьер «шестерки» – без излишеств, но качество сборки на высоте.

С точки зрения отделки и стиля интерьер «Аккорда» наиболее солиден.

Объемные приборы «Хонды» – пример функциональности и современного технодизайна.



По нашим замерам, «Мазда» наименее приспособлена для плохих дорог из-за малого дорожного просвета.

Разобраться с аудиосистемой «Мазды» удастся без труда. Звучит она по-американски жестко и отлично подходит для любителей рока.

Сиденья «Мазды» расположены низко, что создает дополнительный спортивный настрой.

Среди конкурентов «Мазда» смотрится одной из самых поджарых.



Mazda 6

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Поступила в продажу в Европе в конце 2007 года, в России – спустя несколько месяцев.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,8 и 2,0 л (120 и 147 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- или 6-ступенчатая механическая и 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Direct, Touring, Sport, Luxury.

ЦЕНА:
869 000–1 122 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отличный тандем мотора и коробки передач, азартная управляемость, просторный багажник.

– Малый дорожный просвет, шум от качения шин.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Сочетание 2,5-литрового мотора и механической коробки идеально для активных водителей. «Шестерка» не утомляет в городе и азартна за его пределами.

точна, а интерьер не пытается выглядеть дороже, чем есть, поэтому и поводов для придирок гораздо меньше. Сиденья смотрятся проще, в них нет активных подголовников и вентиляции (у «Опеля» присутствует такая опция), но посадка-то не хуже! Разве что диапазон продольной регулировки в «Мазде» не столь щедрый.

Зона остекления у этой японской машины больше, что приятно глазу во всех смыслах: и салон выглядит жизнерадостным, и обзорность лучше. Непритязательный на вид руль, педали с малым усилием так и зовут в дорогу.

А чем ответит «Хонда»? Самым сбалансированным и солидным салоном. Отменные передние кресла, монумен-

тальная панель и нарисованные с фантазией приборы создают ощущение качества, которое сложно описать – лучше попробовать. «Кирпичи» зеркал, конечно, не столь элегантны, как у «Опеля», зато перестроения с ними даются куда лучше.

Парадоксально, но получить стопроцентное удовольствие от любимого джазового диска в «Хонде» сложнее всего: алгоритм настройки звука требует привычки. Разобрались? Тогда чуть громче и быстрее!

MODERATO

«Опель» словно пританцовывает в такт хиту в темпе moderato (умеренно, сдержанно). Плавность хода хороша, вопреки ожиданиям. В салоне слышен каждый стык на дорожном полотне; кажется, что на колдобинах подвеску пробьет, но даже крупные ямы не заставляют мучительно морщиться, предвидя поездку в шиномонтаж или сервис.

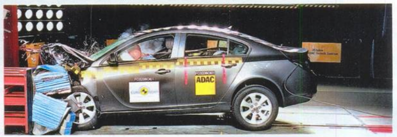
Характер «Мазды» иной: она шумит шинами, причем особенно звучные – задние арки. Работа подвески сильно зависит от скорости: чем быстрее едем, тем комфортнее. Заметные на малых скоростях неровности будто затягиваются, и возникает ощущение, что «шестерка»

ДЕРЖАТЬ УДАР

На тестах независимой европейской организации EuroNCAP все три модели получили высшую оценку – пять звезд. Однако по очкам выиграл «Опель» (на фото). Машина отлично прошла боковые тесты (столкновение с автомобилем и наезд на столб) и даже заработала бы высший бал за безопасность трехлетнего ребенка, если бы не невнятность наклейки-предупреждения о том, как опасно ставить детское кресло на переднее сиденье.

«Хонда» показала чуть худший результат. Снижением балла модель обязана высокой вероятности повредить грудь пассажира при фронтальном ударе. Боковой удар о столб также продемонстрировал слабоватую защиту грудной клетки, а при сильном наезде сзади высока опасность перелома шейных позвонков. Использование детского кресла на переднем сиденье также не описано на европейских языках.

«Мазда», в свою очередь, совсем немного уступила «Хонде». Из неприятного: произошел надрыв металла в районе передней стойки. Рулевая колонка и центральная консоль потенциально угрожают коленям водителя, крышка бардачка – пассажиру. Грудь манекена при ударе о столб защищена не на высший балл. Как и в «Хонде», есть риск перелома шейных позвонков. Претензии касательно защиты ребенка также свелись к нечеткости предупреждающей информации.







На ровном покрытии «Аккорд» – эталон звукоизоляции и плавности хода.

Чтобы перемещаться по меню настроек звука, используя две обычные и одну вращающуюся кнопку, нужна привычка.

Кресло «Аккорда» может не понравиться лишь худым гонщикам. Валики боковой поддержки расставлены довольно широко.

«Аккорд» массивнее «Мазды-6» не только визуально: полигонные весы показали лишние 90 кг.



Honda Accord

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Представлена весной 2008 года на автосалоне в Женеве. В России – также с прошлого года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 2,0 и 2,4 л (156 и 201 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая и 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort, Sport, Type-S, Executive.

ЦЕНА:
885 100–1 091 800 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Просторная передняя часть салона, удобные сиденья, низкий уровень шума, хорошая управляемость.

– Тесный задний диван, посредственная плавность хода, небольшой дорожный просвет, скромная разгонная динамика.



ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Настоящая «Хонда»: по-прежнему ориентирована на искушенного водителя, ценящего выверенный компромисс управляемости и комфорта.

всплывает над дорогой на воздушной подушке.

На ровном шоссе и новом асфальте «Хонда» воспринимается прямо-таки лимузином: мотор едва шелестит, даже цокот шипов почти не проникает в салон. Но стоит свернуть на дорогу похуже, как из паиньки «Аккорд» превращается в хулигана. Теперь не только ощущаю тряску, но и слышу, как подвеска срабатывает на неровностях.

Пассажиры довольны? В «Инсигнии» и «Аккорде» места сзади только для пары седоков: сиденья спрофилированы под двоих. Садиться назад и в ту и в другую машину не очень удобно – в «Опеле» мешает широкий порог, в «Хонде» – развитая боковина сиденья. Совсем другое дело «Мазда»! Проем широк, так что посадка дается без проблем. Да и троим здесь неплохо – запас пространства есть и в ногах, и в плечах.



Втроем в «Опеле» ехать неудобно: средний пассажир упирается головой в потолок. Желаете уюта – садитесь парой.



«Мазда» – единственная в тесте полноценно пятиместная машина. Плата за простор для ног – подушка дивана коротковата.



Развитые боковины диктуют: на заднем сиденье «Хонды» всего два места! Зато очень удобных.

Но, справедливости ради, «шестерка» неидеальна, если сзади всего двое. Нет ощущения уюта, которое дарят «Хонда» и «Опель».

PRESTISSIMO

Когда речь идет о насыщенном делами дне, то и репертуар невольно подгоняешь под ритм мегаполиса (prestissimo – очень быстро), иначе все планы разбиваются. Ставлю рок, и громче, громче! Так вот что любит «Инсигния»! За 2-литровый мотор с турбокомпрессором ей можно простить что угодно. Даже несколько медлительный автомат не способен притушить пламя, разгорающееся после 2000 об/мин. Сочное, будто выстрел из рогатки, ускорение под присвист наддува – удовольствие и уверенность в каждом обгоне. Примерно так же приятно осаживать машину с высокой скорости: кажется, тормоза делали специально под меня, настолько четко и легко дозируется усилие.

Если наращивать темп, восторг сменяется легким замешательством. Появляется рассогласованность между резким рулевым управлением и настройками шасси. Раскачка, причем как по продольной оси, так и по поперечной, приводит к срыву с траектории (надо признать, на асфальте совсем не немецкого качества) в быстром повороте. Странно… Коллега, побывавший на европейской презентации «Инсигнии», таких особенностей не наблюдал! Как это нередко бывает, впечатления от модели на тест-драйве «у них» и «у нас» сильно различаются.



«Мазда-6» в топовой версии совсем не похожа на 2-литровую машину с автоматом, которая побывала в наших руках годом ранее (ЗР, 2008, № 4). Настоящий driver´s car! Все эксперты получили удовольствие от смены передач короткоходным рычагом механики, от молниеносного смыкания дисков сцепления.

Несмотря на проигрыш в лошадиных силах, «Мазда» субъективно не отстает от «Хонды» в разгоне и уступает лишь «Опелю». Конечно, переиграть «Инсигнию» по эластичности японской машине не по силам. Но среди атмосферников сопоставимой мощности ее 2,5-литровый мотор – один из лучших. Тут и приятный тенор на высоких оборотах, и почти неслышное ворчание на малых, и, самое интересное, отмен-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	OPEL INSIGNIA	MAZDA 6	HONDA ACCORD
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4830/1856/1498	4735/1795/1440	4726/1840/1440
база	2737	2725	2705
колея спереди/сзади	1585/1587	1550/1550	1580/1580
Объем багажника, л	500	519	464
Радиус поворота, м		5,5	
Масса снаряжен./полная, кг	1503/2020	1395/1930	1607/2030
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8	8,0	9,8
Макс. скорость, км/ч	240	220	227
Топливо/запас топлива, л	А95/70	А95/64	А95/65
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	7,0/14,0/9,6	6,3/11,1/7,7	6,6/12,0/8,6
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов		Р4/16	
Рабочий объем, см³	1998	2488	2354
Степень сжатия	9,3	9,7	11,0
Мощность, кВт/ л.с.	162/220 при 5300 об/мин	125/170 при 6000 об/мин	148/201 при 7000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	350 при 2000–4000 об/мин	226 при 4000 об/мин	230 при 4200–4400 об/мин
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач	А6	М6	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,15/2,37/1,56/1,15/0,86/ 0,69/3,39	3,45/1,84/1,31/1,03/0,84/ 0,72/3,20	2,65/1,61/1,08/0,77/ 0,57/–/2,0
Главная передача	3,33	4,39	4,44
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	на поперечных рычагах	
сзади		многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние		дисковые вентилируемые	
задние	дисковые вентилируемые	дисковые	
Размер шин	245/45R18	215/50R17	225/50R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1685	1483	1573
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	999 (59)/686 (41)	894 (60)/589 (40)	946 (60)/627 (40)
Дорожный просвет, мм	150	120	135



Багажник «Опеля» по-немецки правильной формы вмещает, увы, меньше, чем грузовые отсеки конкурентов.

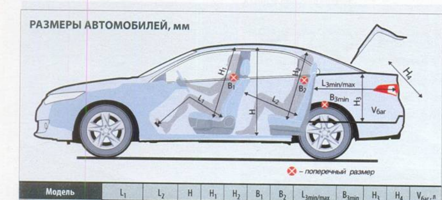


«Шестерка» – безусловный лидер по вместительности. Но открыть багажник с улицы, не испачкавшись, не выйдет.



Грузовой отсек «Хонды-Аккорд» не рекордный, но и не маленький (408 л). Длинномеры во всех трех машинах помогут разместить складные спинки.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
OPEL INSIGNIA	970–1200	600–865	1160	1015	910	1445	1370	1065/1765	1025	420	460	344
MAZDA 6	915–1130	640–910	1190	1025	940	1420	1395	1105/1840	1055	535	472	480
HONDA ACCORD	910–1115	625–865	1115	975	935	1460	1405	1120/1830	765	490	455	408

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами «Дженерал моторс», «Мазда», «Хонда».

ная тяга начиная уже с 1500–2000 об/мин! Приятна «шестерка» и на вираже. Она не столь нервная, как «Инсигния», но при этом руль точен, а позднее вмешательство системы стабилизации позволяет шинам работать на пределе сцепных свойств.

Управлять «Хондой» приятно и просто. Никакой надуманности в органах, все подчинено функциональности. Великолепна напольная педаль газа с четкой ступенькой кик-дауна. Удобен руль с тонким намеком на спорт и лепестками управления коробкой. На обгонах понравилось, что касание лепестка переводит коробку в ручной режим, а после завершения маневра трансмиссия почти сразу возвращается в автоматический. Селектор автомата не позволит случайно перейти в спортивный режим: для этого его нужно потянуть на себя до упора. Теперь мотор выходит на более высокие обороты и в ручном режиме коробка держит включенную передачу. Пожалуй, лучшей схемы не пожелать. Да и по мягкости переключений коробка на высоте. Пожалуй, лишь их скорость могла бы быть чуть выше.

Управляемостью «Аккорд» тоже не разочаровал. Он сильнее зажат системой стабилизации и менее импульсивен в сравнении с «Маздой», что, наверное, не понравится любителям острых ощущений. В критических режимах и при имитации объезда препятствия ощутимы крены, довольно рано развивается занос. Впрочем, нужно сделать скидку на шины («Хонда» единственная была обута в шипованные). В целом управляемость оценили как весьма надежную, хоть и без перчинки.

Итак, все машины готовы к активной езде, но заметно разнятся характерами. Каждой по результатам теста мы поставили оценки, собрали в таблицы данные, описали характеры. Вы уже выбрали, какой ритм вам ближе? **ЗР**

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
OPEL INSIGNIA	8	8	7	8	8	7	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8,0
MAZDA 6	8	8	8	8	8	9	9	8	9	7	8	8	7	8	8	8,1
HONDA ACCORD	9	9	8	9	8	8	8	8	9	9	7	8	7	8	8	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Каждая из машин принесла море положительных эмоций: «Опель» покорил двигателем, «Мазда» – живой управляемостью, а «Хонда» – солидным интерьером и совершенной инженерией».

Пожалуйте в хвост!

Одновременно с тестом седана «Опель-Инсигния» за тысячи километров от Дмитровского полигона проходила презентация универсала. Искать яркие отличия в «хвосте» отправился Максим Сачков. Фото автора и «Опель».



Вице-президент европейского отдела дизайна «Джи-Эм» отметил: «Этот универсал обладает неповторимой индивидуальностью», – и его слова стали лейтмотивом пресс-конференции. «Опель» всегда серьезно относился к своим универсалам, делая их если не законодателями мод, то, по крайней мере, носителями новинок и оригинальных имен. В 1953 году родоначальница «опелей»-универсалов модель «Олимпия-Рекорд» получила приставку Car-A-Van, указывающую на грузопассажирское назначение. Почти два десятилетия спустя на базе «Асконы» сделали «Вояж», а еще позже из «Омеги» вырос «Пауэр Вэгон». Современный универсал «Инсигния» также нарекли собственным именем – «Спортс Турер».

Начнем с внешности. Безусловно, до центральных стоек все «инсигнии» одинаковые, но дальше... Разработчики американо-немецкого универсала одним из объектов для подражания избрали… советский самолет АН-124, точнее, его откидывающийся при погрузке нос. Идея авиастроителей отражается в сложной выпуклой двери задка – такая почти не отнимает места у грузового отсека.

Дизайн современных автомобилей, как правило, одерживает уверенные победы над практичностью. Разработчики «Спортс Турера» постарались восстановить статус-кво. Например, расположили повыше заднюю светотехнику, чтобы она меньше страдала в дорожных коллизиях. Между фонарями и бампером разместили пластиковую вставку, гасящую несильные удары; при серьезных повреждениях ее замена не разорит владельца. Новый материал обивки сидений TopTec отталкивает грязь и легко чистится.

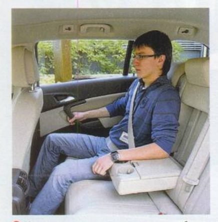
Дверь с автоматическим приводом давно перестала удивлять. Пустячок, а удобно: нажимаешь кнопку на ключе-брелоке – и «сим-сим» открылся. Разработчики «Инсигнии» позаботились еще об одной мелочи: можно задать высоту, на которую распахивается дверь, – чтобы не обивать краску о потолок гаража.

Универсал «Инсигния» делит базу с хэтчбеком. При этом его габариты больше: «Спортс Турер» на 80 мм длиннее и на 20 мм выше.



Коэффициент аэродинамического сопротивления у «Инсигнии» равен 0,30 – лучший результат среди всех универсалов марки «Опель».





На заднем сиденье в седане или хэтчбеке людям выше среднего роста тесно. В универсале больше воздуха над головой, но ногу на ногу и здесь не закинешь.

На ходу универсал во многом напоминает седан и хэтчбек – по крайней мере, серьезной разницы я не почувствовал. Однако вместе со «Спортс Турером» появилась пара новых агрегатов – 2-литровый дизель с двойным турбонаддувом и 1,6-литровый бензиновый мотор «Турбо Экотек», с которым удалось познакомиться. Увы, общение не доставило большого удовольствия. Двигатель довольно лениво раскручивается и лишь после 2500 об/мин, будто стараясь наверстать упущенное, быстро выкручивает передачи. Но запал пропадает довольно скоро. Поэтому, если нужно выжать из этого мотора все 180 «лошадей», сумей четко попасть в узкий рабочий диапазон, иначе разочаруешься. Вскоре обещают версию с автоматом, который скроет слабые стороны мотора.

Универсал появится в России к концу лета – началу осени. Самый дешевый «Спортс Турер» со 115-сильным двигателем будет стоить 911 000 рублей. Говорят, очередь уже выстраивается – пожалуйте в хвост. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER (некоторые модификации)			
	1,6 Ecotec	1,8 Ecotec	1,6 Turbo Ecotec	2,0 CDTi BiTurbo Ecotec
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4908/1858/1520			
база	2737			
колея спереди/сзади	1585/1587			
Радиус поворота, м	5,7			
Объем багажника, л	540/1530			
Снаряженная масса, кг	1610			
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,8	12,2	9,2	8,8 (9,0)*
Максимальная скорость, км/ч	187	202	220	223 (220)
Топливо/запас топлива, л	A95/70			ДТ/70
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,1	6,2	6,2	н.д.
городской цикл	10,5	10,9	10,9	н.д.
смешанный цикл	7,7	7,9	7,9	6,5 (7,3)
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см^3	1598	1796	1598	1956
Степень сжатия	10,8	10,5	8,8	16,5
Мощность, кВт/л.с.	85/115	103/140	132/180	140/190
при об/мин	6000	6300	5500	4500
Крутящий момент, Н·м	155	175	230	400
при об/мин	4000	3800	2200–5500	2000
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M6 (A6)			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые		дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/60R16, 225/55R17, 245/45R18, 245/40R19, 245/35R20			

*В скобках данные модификаций с АКП.

Opel Insignia Sports Tourer – настоящий универсал, умело совместивший изыски дизайна и элементы практичности.



При перевозке длинномеров можно открыть центральный люк или сложить спинки заднего сиденья. Кстати, расстояние до передних кресел 1910 мм. Дополнительные фонари, скрывающиеся за пятой дверью, – оригинальный дизайнерский ход. Правда, не уверен, что они так уж необходимы в повседневной эксплуатации.



Тяжелая атлетика

Грузоподъемность автомобиля обозначена в его технической характеристике, но некоторые владельцы грузят, сколько поместится. Сергей Мишин решил проверить, как влияет перегруз на поведение автомобиля.

Грузоподъемность нашей «Лады-112» по паспорту – 455 кг. Нагрузка – пять человек по 80 кг, в багажнике 55 кг балласта, а для перегруза – шестой пассажир массой в центнер.

МЕРА ИНЕРТНОСТИ

Результаты в таблице. Обратите внимание, номинальная нагрузка замедляет разгон примерно на 25%; центнер сверх нормы дает ухудшение разгона против эталона на одну треть. Это вполне закономерно: чем больше масса, тем медленнее разгон. И тем больше выбег – плюс 12% с перегрузкой!

Сами по себе цифры хотя и значительные, но не фатальные – подумаешь, разгон на минуту дольше, ну и что? Все равно груженый автопоезд разгоняется гораздо медленнее. И впрямую на безопасность движения это не влияет. А что покажет торможение?

Рост массы с точки зрения физики и вопреки расхожему мнению никак не влияет на тормозной путь. Чем тяжелее машина, тем сильнее колеса давят на дорогу и тем больше сила трения при торможении. А небольшой прирост пути объясняется работой тормозной системы. Но водитель отметил, что разброс результатов растет с увеличением массы автомобиля. В первом случае его практически не было – плюс-минус 5 см. Усилие на педали небольшое, в случае передавливания резкий срыв колес в юз. При полной массе разброс составил уже 0,7 м. Усилие на педали возросло, но поймать момент блокирования колес стало легче. Перегруз – здесь тормозам крепко достается, педаль стала очень тяжелой, блокировку не поймать, а результаты плавают в пределах 2,5 м.

УПРАЖНЕНИЯ С ГИРЯМИ

Начинаем серию переставок в «легком весе»: достигнута максимальная скорость 68 км/ч. Поведение понятно и прогнозируемо, оценка 8 баллов.

Создаем промежуточное весовое состояние, типичное при езде в одиночку. Загружаем в багажник 55-килограммовый груз, и... полупустой автомобиль растерял управляемость! Повороты руля увеличились, реакции ощутимо запаздывают, возросли крены, усилился занос. В общем, оценка управляемости – 5 баллов. А скорость упала до 66,6 км/ч. Груз в самом хвосте машины значительно увеличил ее момент инерции относительно вертикальной оси, отсюда и сложности с управлением. Поэтому, если возможно, тяжелый груз лучше располагать за спинками передних сидений на полу, ближе к центру тяжести.

Перегружать автомобиль опасно: значительно ухудшается управляемость, а при экстремальных маневрах велика вероятность опрокидывания.

Увеличившиеся углы поворота руля и крены кузова, запаздывающие реакции – вот чем ответил автомобиль на увеличение массы до полной. Но поведение его на переставке остается понятным, потому оцениваем управляемость выше, чем с грузом только в багажнике, – 6 баллов. Достигнута скорость 65,1 км/ч.

Перегруз на переставке оказался страшной штукой: очень большие углы поворота баранки, угрожающие крены кузова. При рывке руля задняя подвеска с внешней стороны поворота на сжатие уже не работает – она еще на прямой просела до отбойников. Потому опрокидывающий момент не размазывается пружинами, а жестко передается на кузов и пытается оторвать от дороги переднее колесо. Оно теряет контакт с дорогой, а машина – заданное направление. При перекладке руля все повторяется, только с резонансным нарастанием, того и гляди завалимся. Заканчиваем на максимальной скорости 63,7 км/ч и 3 баллах за управляемость. Очень серьезное снижение оценки. Помните об опасности лишнего груза! **ЗР**

ИЗМЕНЕНИЕ ДИНАМИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ И УПРАВЛЯЕМОСТИ «ЛАДЫ-112» В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЗАГРУЗКИ

	Выбег, 50–0 км/ч, м	Разгон, 60–100 км/ч, IV передача, с	Разгон, 80–120 км/ч, V передача, с	Тормозной путь, 80–0 км/ч, м	Максимальная скорость выполнения переставки, км/ч	Оценка управляемости, баллы
Тестовая нагрузка (160 кг)	566,3	13,3	20,1	31,2	68	**8**
Нагрузка до полной массы (455 кг)	607,3	16,5	25,1	31,5	65,1	**6**
Перегруз (555 кг)	632,9	17,7	27,4	32,4	63,7	**3**

Чем провинился школьный автобус? Будут ли у нас дороги? Как достучаться до «Тойоты»? Безопасно ли двигаться по своей полосе? Заходите и заезжайте в зарулевский почтамт – поговорим!

Ведро масла для школы

Пишет вам водитель школьного автобуса КАвЗ-397662. Я уже рассказывал о неполадках и недочетах этого «желтого чуда» (ЗР, 2007, № 9), которое выдали нам по нацпроекту «Дорога к школе». Автобус в эксплуатации уже три года, но сюрпризы все не кончаются. Даже не хочу перечислять, надоело. Да и не стал бы ничего больше писать, если бы не одно обстоятельство.

После 45 тыс. км пробега масляный аппетит поднялся настолько, что впору стало пользоваться ведром. Сразу замечу: масло заливали по рекомендации завода-изготовителя, с инструкцией по эксплуатации тоже знакомы. Но в итоге мотор пришлось ремонтировать прямо на улице – в январе, во время морозных зимних каникул. При разборке увидели: маслосъемные кольца просто рассыпались и лежат в поддоне картера, компрессионные – неподвижны, один поршень прогорел. Починили. Но вскоре после дорогостоящего ремонта в масло начал попадать антифриз; пришлось снова разбирать двигатель, искать причину. И если бы не случайность, не нашли бы никогда. После тщательного осмотра оказалось, что блок цилиндров имеет трещину, а потому на скорую руку заварен и замазан прямо около одной шпильки, крепящей головку цилиндров. При сборке нарушилась сварка, после чего антифриз из рубашки охлаждения пошел в систему смазки двигателя. В итоге – снова ремонт, время, деньги и нервы.

Почему этот блок не забраковали, не выбросили в утиль, не заменили еще при сборке автобуса? При таком отношении к потребителю наш автопром никогда не станет авторитетным. Сколько бы государство его ни поддерживало. С уважением, ваш постоянный читатель

Николай Голененко,
пос. Красностепной Ростовской обл.

От редакции: *Письмо Николая мы направили в ООО «ЦТД «Русские автобусы». Ответ, конечно же, опубликуем.*

Дороги, которые мы не выбираем

Я строитель по образованию и работаю в строительстве. Знаете, в чем фишка наших дорог? В том, что по учебникам и стандартам 1970-х они должны быть лучше, чем в Америке! Но строят-то их вовсе не по документам! Уменьшенная ширина на протяжении многих километров, откаты и взятки, дешевая неквалифицированная рабочая сила – знакомо? В итоге кто-то получает деньги и тендер на реконструкцию и строительство, а кто-то едет на эвакуаторе в сервис.

Феликс Котов

Уж если в тучные нефтяные годы никаких дорог не строили, так теперь и подавно – не видать нам дорог, как своих ушей. И это не случайно, потому как наши денежки текли не на дороги и мосты, а в заокеанский стабфонд! Касательно трассы «Лена»: это типичнейший пример того, в каком позорном состоянии находится Россия в начале XXI века. И так во всем, куда ни плюнь, будь то автопром, строительство или приборостроение.

Росиянов

Цена одного километра порадовала. Точно, золотой песок по технологии применяют.

SWlad

Впечатляющая статья. Дороги стране нужны, спору нет. Но при таких ценах это будет загрузка не экономики, а коррупционеров. Один выход – международный тендер. Здравый смысл все же выгоднее поддержки отечественного производителя любой ценой.

Дмитрий

Действительно, зачем в Сибири асфальт? Как жили при царе Горохе, так и живите... Где же тогда проводить ресурсные испытания и трофи-рейды, как не на федералке?! Проще запретить праворульки ввозить: дороги для «кайенн» целее будут!

maxx

Как жили при царе Горохе, так и живите...

Ознакомиться с ходом дискуссии и принять в ней участие можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/57712

Летние брызговики «Тойоты»

Я владелец «Тойоты-Авенсис» вот уже более двух лет. Хорошая машина, но как только температура опускается ниже –10°C, впору снимать с нее брызговики! За три сезона заменил 16 штук, передних и задних. Стараюсь ездить аккуратно, но даже при небольшом морозе не могу счистить с них снег – лопаются.

Второе. Компания-дилер продает фирменный набор компании «Тойота»: трос, аптечка и т. д.

Так вот, трос из этого набора не выдерживает нагрузки на разрыв при буксировке родного автомобиля. Сначала рвутся нитки – гнилье, затем и сам трос.

Написал я об этом на «Тойоту» и получаю ответ: так, мол, и так, благодарим вас за письмо, оно будет переправлено в отдел по работе с клиентами! И подпись: «Алексей С.»! Ни фамилии, ни должности. Судя по всему, мое мнение глубоко безразлично...

С уважением, А. Хандрамай



Полоса камикадзе

Вот чудесный пример научного подхода к организации движения. Это КПМ на федеральной (!) трассе М5, выезд из Уфы в сторону Самары. Ни единого знака, хоть как-то намекающего, что нужно будет менять среднюю полосу движения!

Дмитрий Солодин

Живем по понятиям



В станице Новотитаровской Динского района Краснодарского края на трассе Краснодар – Ейск находится рынок, который живет по понятиям!

Анатолий Седик



Неведомая зверушка

Необычный автомобиль обнаружен мною перед гипермаркетом на окраине Петербурга. Не перевелись еще Кулибины!

Алексей Паницков



Битва квадрата с треугольником

Водитель, помни: знак «Уступи дорогу» еще не значит, что ты едешь не по главной! Данная комбинация расположена в Костроме, на пересечении Малышковской улицы и Студенческого проезда.

Юрий Дулин

P.S. Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны – многие вопросы решаются оперативно. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

Почтамтом мая заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН

О сборке иномарок, стажерах ГИБДД и тормозах

Ответы редакции ЗР на вопросы читательской конференции в прямом эфире 01.04.2009


Получен 10:02
Автор: alkab

Всегда ценил доброжелательную интонацию авторов и редакции, умный, заинтересованный подход к самым разным темам. Тем обиднее натыкаться в статьях на выражения типа «угрожающая внешность вызывает уважение» или «зазевавшийся «чайник» шарахнется в сторону». Не стоит поощрять хамство.

Полностью согласен с вами касательно отношения к хамству. Приведенные вами примеры, на мой взгляд, не более чем штампы, которые, к сожалению, иногда попадают в авторские материалы. Такое случается при написании ряда статей по схожей тематике: пальцы невольно тянутся к привычным клавишам. Мириться с этим не будем. Большое спасибо за внимание к нашим публикациям.

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов


Получен 10:37
Автор: Владимир

Не кажется ли вам, что сборка иностранных автомобилей в нынешнем виде – это просто уход от налогов? Ведь высокотехнологичные производств в РФ не создают. Не стоит ли разделить производства по степени сложности – с соответствующими льготами?

Насколько мне известно, правительство намерено в нынешних условиях жестко контролировать степень локализации. Она должна из года в год увеличиваться у всех производителей, которые подписали инвестиционное соглашение. Так что есть надежда, что потихоньку в Россию потянутся и производители комплектующих – для них созданы льготные условия.

Игорь МОРЖАРЕТТО, заведующий отделом «Автомобильная жизнь»


Получен 11:19
Автор: Valeri

На ставропольских дорогах рядом с работниками ГИБДД стоят лица в ярко-желтых жилетах без жетонов, в непонятной форме, но держащие уже почти твердо черно-белый жезл. Представляются они стажерами ГИБДД. Каков правовой статус этих стражей дорожного порядка? Как правильно с ними общаться?

Данные личности с загадочным именованием «стажер ГИБДД» не имеют никакого права останавливать транспортные средства и проверять документы. Это может делать только сотрудник милиции. Общаться с подобными «стажерами» советую путем обращения в прокуратуру с целью проверки законности нахождения этих лиц на посту ГИБДД.

Сергей СМИРНОВ, заведующий юридическим отделом

Получен 13:03
Автор: kirill

Хотел купить «Ладу-Приору», но, пообщавшись с менеджером из автосалона, выяснил, что если я не установлю у них сигнализацию и «музыку», то гарантия на авто теряется. Это правда?

Менеджер ввел вас в заблуждение – работы можно выполнять где угодно. Но мы рекомендуем пользоваться услугами сертифицированных центров. Это позволит избежать ошибок при установке, которые в определенных случаях могут и в самом деле спровоцировать снятие с гарантии.

Евгений БОРИСЕНКОВ, заведующий отделом «Авторынок»


Получен 13:46
Автор: apetr

Как определить пригодность тормозных шлангов с учетом длительной стоянки машины? Надо ли менять заводскую тормозную жидкость? Как оценить исправность вакуумника? На что мне обратить внимание при подготовке машины к эксплуатации после долгой стоянки?

Проще всего ответить на последний вопрос. Обратить внимание надо на все, что касается безопасности. И тормоза – одна из основных забот. Шланги стареют, трескаются. Чтобы не рисковать, их стоит менять не реже чем через 4-5 лет (даже если автомобиль не ездил). Тормозная система через вентиляцию подпитывающего бачка сообщается с атмосферой, поэтому гигроскопичная жидкость накапливает влагу. В итоге падает температура закипания и ускоряется коррозия, особенно вредная для гидроцилиндров тормозной системы. Менять жидкость рекомендуется раз в два года. Что касается вакуумного усилителя, то проще всего, нажав на педаль, пустить мотор – она должна ощутимо уходить вниз.

Эдуард КОНОП, редактор отдела эксплуатации

Получен 14:25
Автор: VladislavA

Почему бы вам не проводить длительные испытания автомобилей – до 150–200 тысяч километров? Понятно, что ездить на новой машине приятнее, но я думаю, что многим было бы интересно узнать стоимость эксплуатации после длительного пробега.

Такие испытания слишком длительны и специфичны. Появляются новые модели, и мы хотим как можно раньше составить впечатление именно о них. К тому же первые 50–100 тысяч километров обычно дают представление о том, как поведет себя машина в дальнейшем.

Сергей КАНУННИКОВ, заведующий отделом испытаний

В рамках «Первой среды», проведенной в апреле, читатели получили ответы на 107 вопросов. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, сайт www.zr.ru посетило 671 972 человека.



Трансформер

В рекламном телеролике этот автомобиль предстает роботом, способным превращаться в различные предметы. Может ли С4 с такой же легкостью подстроиться под нынешнюю ситуацию на рынке, выяснял Павел Леонов. Фото: Георгий Садков.

РОДОСЛОВНАЯ

Широким массам С4 впервые представили в 2004 году на Парижском автосалоне. Для европейских покупателей предусмотрели два типа кузова: пятидверный хэтчбек и трехдверное купе (создатели позиционируют эту модель именно как купе, хотя по сути это трехдверный хэтчбек). Машины собирают во французском городе Мюлуз. В Китае и Аргентине наладили выпуск С4 с кузовом седан для местных рынков.

В 2008-м на Московском международном автосалоне состоялась премьера рестайлинговой версии: претерпев незначительные внешние и внутренние изменения, она, что важнее, получила новую гамму силовых агрегатов.

Официально поставляемые в Россию машины подготовили к суровому климату: изменили программные настройки, установили аккумуляторную батарею повышенной емкости, организовали подогрев трубки рециркуляции масляных паров и т. д.

Основные конкуренты С4 – «Пежо-308», «Форд-Фокус», «Мазда-3», «Хонда-Сивик», «Мицубиси-Лансер» и др. По ценам «ситроены» сопоставимы с одноклассниками, но заметно выделяются на их фоне неординарным дизайном. Эти автомобили выбирают не умом, а сердцем. Вот и мы, поддавшись эмоциям, решили остановить свой выбор на элегантном купе, а не на более практичном хэтчбеке: не забудем, что на почти таком же автомобиле выступает пятикратный чемпион мира по ралли WRC Себастьен Лоэб.



КОМПЛЕКТАЦИИ

Список оборудования конкретного автомобиля зависит не только от комплектации и установленного двигателя, но и от выбранного типа кузова. Так, для хэтчбека предусмотрели три варианта исполнения: Classique, Confort и Exclusive, – а для купе только два: VTR и VTR-Pack. Единой для всех базовой комплектации не предусмотрено, поэтому в качестве «печки» возьмем версию Classique (см. Нашу справку). Несмотря на то что она самая дешевая, список оборудования здесь весьма обширен.

Confort, более продвинутая, отличается отделкой салона, встроенным в систему вентиляции ароматизатором воздуха, штампованными 16-дюймовыми колесами с шинами 205/55 и возможностью заказать дополнительно немалое количество опций. Их список также зависит от модификации. К примеру, для той же Classique нельзя докупить задние электростеклоподъемники, двухзонный климат-контроль, систему стабилизации ESP и т. д., а для всех остальных – пожалуйста.

Эту модель, как и многие другие автомобили марки «Ситроен», выбирают не умом, а сердцем.

Citroen C4

НАШ ВЫБОР

Купе с двигателем 1,6 л VTi и механической коробкой передач в комплектации VTR. Цена – 607 тыс. руб. (588 тыс. за автомобиль + 19 тыс. за ESP).

Индекс ЗР – 23.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 88 кВт/120 л.с. при 6000 об/мин; 160 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 3-дверный; база – 2608 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4288х1769х1456 мм; объем багажника – 314 л; снаряженная масса – 1217 кг; размер шин – 205/55R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 195 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,7 л/100 км.

Самая богатая Exclusive добавляет ко всему прочему регулируемый подогрев передних сидений, аудиосистему с шестью динамиками, способную воспроизводить диски в формате MP3, подлокотник между передними сиденьями, велюровую отделку салона и т. д. В качестве опций для нее чего только не предлагают – начиная с парктроников спереди и сзади и заканчивая навигационной системой с цветным 7-дюймовым дисплеем и жестким диском на 30 Гбайт. Модификация VTR по уровню оснащения почти полностью совпадает с Confort, а VTR-Pack – с Exclusive.

Принцип разумной достаточности, на наш взгляд, воплощает комплектация VTR. На ней и остановим свой выбор.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

За самое дешевое купе C4 с 1,6-литровым двигателем мощностью 110 л.с. и механической коробкой передач просят 565 тысяч рублей. За аналогичный автомобиль с появившимся после рестайлинга двигателем 1,6 л VTi (120 л.с.), оборудованным системой изменения фаз газораспределения, необходимо выложить 588 тысяч. Самое интересное: в период подготовки материала (март 2009 года) на все модели предлагали внушительные скидки, размер которых зависел от модификации. И выходило, что на C4 с менее мощным двигателем можно уехать из салона, заплатив 495 тысяч, а за собрата с более мощным мотором – всего 488 тысяч рублей. То есть мучиться с выбором нам не пришлось.

Сейчас на этот «Ситроен» устанавливают и 150-сильный мотор такого же объема. Этот силовой агрегат комплектуют 6-ступенчатой механической коробкой или 4-ступенчатым автоматом. Причем последнее сочетание доступно только для хэтчбеков, а мотор в этом случае дефорсирован до 140 л.с. Менее мощные силовые агрегаты могут работать в паре как с 5-ступенчатой механикой, так и с автоматом. К слову, 120- и 140/150-сильные двигатели разработаны французами в сотрудничестве со специалистами компании БМВ, а те недаром регулярно получают награды за лучшие двигатели года.

Единственное, к чему можно придраться, – автоматическая коробка передач. По конструкции она отнюдь не нова и не отличается расторопностью при переключениях, поэтому темпераментным водителям вряд ли подойдет. Да и заплатить за нее придется лишние 43 тысячи рублей.

БЕЗОПАСНОСТЬ

«Ситроен» традиционно предлагает своим клиентам высокий уровень защиты. C4 не стал исключением: даже в самой бюджетной комплектации есть достаточный набор средств активной и пассивной безопасности. В дорогих комплектациях Exclusive и VTR-Pack седоков дополнительно оберегают передние боковые подушки, а также шторки спереди и сзади. Для всех модификаций, за исключением самой дешевой, предлагают также электронные системы – стабилизации и противобуксовочную.



В стандартной комплектации автомобили оборудуют лишь кондиционером. В качестве опции за 12 тысяч рублей (для всех комплектаций, кроме Classique) предлагают и климат-контроль.

Навигационную систему с цветным 7-дюймовым экраном и жестким диском на 30 Гбайт могут выбрать только покупатели самых дорогих модификаций.





После рестайлинга тахометр переехал с рулевой колонки на центральный дисплей. Всего же осталось три монитора вместо четырех.



На неподвижную ступицу руля вынесены пиктограммы работы осветительных приборов, а также кнопки управления круиз-контролем, аудиосистемой и другими устройствами.

НАША СПРАВКА

Список оборудования версии Classique включает подушки безопасности для водителя и переднего пассажира (последняя с возможностью отключения), антиблокировочную систему тормозов (ABS) с распределением тормозных усилий, «ассистента» при экстренном торможении, передние ремни с преднатяжителями, крепления ИЗОФИКС на задних сиденьях, автоматическую блокировку дверей на скорости свыше 10 км/ч, кондиционер, бортовой компьютер, круиз-контроль, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, боковые зеркала с электроприводом и обогревом, передние электростеклоподъемники, омыватели фар, противотуманки, аудиоподготовку (антенна, провода и вывод информации на дисплей), складывающееся (60:40) заднее сиденье, дисковые тормоза всех колес (передние – вентилируемые), штампованные колесные диски с шинами 195/65R15 и т. д.

В богатых комплектациях с мотором 140/150 л.с. последняя входит в базовое оснащение, во всех остальных случаях за нее придется доплатить 19 тысяч рублей. Мы не раздумывая приплюсовываем эти деньги к стоимости выбранного авто.

В крэш-тесте EuroNCAP 2004 года С4 заработал пять звезд и 35 баллов (из 36 возможных) за защиту пассажиров: 15 (из 16) за лобовой удар и 18 (из 18) за боковой. Защищая детей, «Ситроен» получил четыре звезды (из пяти возможных), а сохраняя здоровье пешеходов – три звезды (из четырех).

В тесте принимал участие автомобиль с боковыми подушками и шторками безопасности. Но не стоит забывать, что после рестайлинга в конструкцию были внесены определенные коррективы, влияющие на безопасность (в частности, изменена форма капота), поэтому даже обладатели более дешевых версий вправе рассчитывать на высокую степень защиты.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

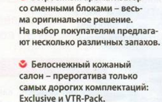
На все автомобили производитель дает гарантию – два года или 100 тысяч км. Межсервисные интервалы составляют 15 тысяч км. На первое техобслуживание необходимо прибыть, как только вы накатаете 1500 км, но лишь в том случае, если сервисная книжка серого цвета. Если же книжка красная, ехать на станцию не требуется. Дело в том, что недавно производитель пересмотрел порядок и сроки обслуживания, так что для С4 из последних партий в «нулевом» ТО нет необходимости, но в салонах еще встречаются автомобили, для которых оно обязательно. В бесплатное ТО-0 входят диагностика ходовой и компьютерное тестирование.

Стоимость следующих двух ТО, в каждое из которых включена замена масла, масляного, воздушного и салонного фильтров, а также проверка основных узлов и агрегатов, составляет в среднем 7000 и 8500 рублей соответственно. В зависимости от степени износа колодок могут предложить поменять и их – за доплату (2000–2500 рублей). У выбранной нами модификации двигатель с цепным приводом газораспределительного механизма (ресурс цепи рассчитан на весь срок эксплуатации автомобиля), поэтому никаких ремней и роликов менять не придется. Очередей на ТО практически нет, ведь запись за день-два таковой не назовешь. Да и организаций, готовых обслужить вашу машину, тоже немало: в Москве пять официальных дилеров, на которых приходится 12 автоцентров, а всего по России 29 дилеров и 37 автоцентров.

Как показывает расчет, С4 (индекс ЗР – 23) в эксплуатации дешевле «Тойоты-Королла» (индекс ЗР – 19), но дороже «Форда-Фьюжн» (индекс ЗР – 24).



Регулятор подогрева передних сидений находится с внешней стороны подушки; чтобы понять, какой режим включен, надо опустить голову и присмотреться.



Встроенный ароматизатор со сменными блоками – весьма оригинальное решение. На выбор покупателям предлагают несколько различных запахов.





На заднем диване вольготно лишь двоим взрослым. Зато подголовники предусмотрены для трех пассажиров, как и ремни безопасности.



Белоснежный кожаный салон – прерогатива только самых дорогих комплектаций: Exclusive и VTR-Pack.

РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ «СИТРОЕН» ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ C4, руб.*

	Classique	Confort	Exclusive	VTR	VTR-Pack
1,6 (110 л.с.), M5	550 000/500 000**	–	–	565 000/495 000	–
1,6 (110 л.с.), A4	–	597 000/547 000	–	608 000/538 000	–
1,6 (120 л.с.), M5	–	565 000/515 000	616 000/566 000	588 000/488 000	649 000/549 000
1,6 (120 л.с.), A4	–	608 000/558 000	661 000/611 000	631 000/531 000	692 000/592 000
1,6 (140 л.с.), A4	–	–	741 000/691 000	–	–
1,6 (150 л.с.), M6	–	–	721 000/671 000	–	738 000/638 000

*Данные на конец марта 2009 года.
**С учетом скидки.*



Дорогие модификации щеголяют хромированными окантовками противотуманных фар. За доплату в их уголках расположат датчики парковочной системы.

Наиболее частые претензии владельцев связаны с выходом из строя датчиков уровня топлива и масла (выдают неверные данные), привода заслонки печки (не реагирует на изменение температуры), разынициализацией дроссельной заслонки (машина перестает откликаться на перемещение педали газа), некорректной работой автомата (переходит в аварийный режим, отказывается переключать передачи и т. д.), скрипами в выпускной системе (в районе выпускного коллектора), жестковатой задней подвеской и т. д. Многие из этих проблем дилеры устраняли по гарантии, а рестайлинговые машины уже избавлены от большинства болячек. В целом уровень надежности C4 достаточно высок, особых забот в процессе эксплуатации он доставить не должен.

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Угонщики подобными машинами особо не интересуются, поэтому штатного иммобилайзера вполне достаточно. К тому же C4 (по данным Тэтчемского исследовательско-технологического центра в Беркшире, Великобритания) занимает верхние строчки в рейтингах противоугонной защиты, а в дорогих комплектациях Exclusive и VTR-Pack и вовсе удостоился высшей оценки в пять звезд. Впрочем, для пущего спокойствия можно установить сигнализацию и какой-нибудь механический блокиратор. За полис каско страховщики попросят в среднем 6–8 % стоимости автомобиля.

Показатели ликвидности на вторичном рынке для этих автомобилей не самые лучшие. В среднем за первый год эксплуатации они теряют до 20% первоначальной стоимости, в каждый последующий – по 10–15%. И это, к сожалению, относится почти ко всем французским автомобилям. «Японцы» и «немцы» у нас ценятся куда выше.

Подводя итоги, отметим, что с момента начала производства C4 разошелся по миру почти миллионным тиражом. В России же компания «Ситроен» по итогам февраля увеличила продажи (основная их доля приходится именно на C4) на 99% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. И это на фоне общего существенного спада автомобильного рынка! Видимо, в наш суровый век еще не все стали закоренелыми прагматиками, многие способны выбирать средство передвижения на эмоциональном уровне. Или все-таки «трансформер» сумел подстроиться к требованиям рынка? **ЗР**

Пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP (35 баллов из 36 возможных) – великолепный результат.



Багажник даже у хэтчбека огромным не назовешь – каких-то 320 л до полки (у купе всего на 6 л меньше). Зато спинка заднего сиденья складывается по частям.

ИНДЕКС ЗР

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тысяч км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Ситроена» расходы на эксплуатацию за первые 30 тысяч км составляют 17% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 23.



* в процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации



Дай пять!

Создается впечатление, что в компании КИА специально ждали кризиса, чтобы по-настоящему развернуться. В марте в России открылось официальное представительство марки, которое тут же амбициозно заявило о планах на год: завоевать 5 процентов российского рынка, войти в пятерку лидеров продаж и до конца года вывести в свет пять (!) новых моделей. Каких именно, выяснял Александр Добин.

СЛЫШИМ «ФОРТЕ» – ПИШЕМ «ЦЕРАТО»

Переднеприводному седану «КИА-Форте» прочили стать заменой давно устаревшей морально и технически «КИА-Спектра».

Руководство концерна официально заявило о том, что «Форте» будет играть в верхушке сегмента С, тогда как старушка «Спектра» пока прочно обосновалась внизу.

Впрочем, про «Форте» российский покупатель ничего не узнает – под этим именем машина продается в Америке. На рынках других стран машина появится как новый «Церато» (см. раздел «Автомобили»).

Пока официально объявлено, что у «Церато» будет два бензиновых мотора (1,6 л, 126 л.с. и 2,0 л, 156 л.с.) в сочетании с 5-ступенчатой механикой или 4-ступенчатым автоматом и очень богатая комплектация (список опций не уточняется). Цена еще не определена, но на рынке США она начинается с 11 500 долларов.

«МАДЖЕНТИС» – СПОРТИВНЫЙ БИЗНЕС-КЛАСС

Новый «Маджентис» позиционируют как современный спортивный седан бизнес-класса. Комфорт никогда не бывает лишним, тем более что производитель, оснастив и оформив автомобиль в соответствии с самыми последними требованиями, не пожелал вывести его из заранее запланированного ценового сегмента. Обещают, что цена начальной комплектации не превысит 750 000 рублей. Подробности узнаем к концу лета. Известно, что на «Маджентис», как, впрочем, и на весь модельный ряд, производитель дает 150 000 км или пять лет заводской гарантии.

«СОРЕНТО». НЕ ПУТАТЬ С «САНТА ФЕ»

В октябре компания обещает начать продажи новой версии кроссовера «Соренто». Автомобиль успешно прошел дорожные испытания под кодовым названием XM. Он сделан на платформе «Хёндай-Санта Фе» и сильно изменился внешне по сравнению с моделью 2006 года. Мировая премьера нового вседорожника состоялась в начале апреля на автосалоне в Сеуле. Известно, что для его комплектации предусмотрено три двигателя: 200-сильный 2,2-литровый дизель с 6-ступенчатым автоматом и бензиновые моторы 2,4 л (175 л.с.) и 3,8 л (270 л.с.).

«МОХАВЕ» – ПО-АНГЛИЙСКИ «БОРРЕГО»

До среднеразмерного вседорожника «Мохаве» КИА не была представлена в этом классе на нашем рынке. В американской версии авто под названием «Боррего» показали на автосалоне в Детройте в январе этого года. Вездеход определен производителем как элитный и комфортный. Размеры авто и подвижный второй ряд сидений позволяют свободно разместиться шестерым пассажирам. «Мохаве» в базе комплектуют фронтальными и боковыми подушками безопасности, дисковыми тормозами с ABS, системой электронного распределения тормозных сил, контролем тяги, «помощником» торможения, системой курсовой устойчивости, системой слежения за давлением в шинах и другими полезными опциями.

Вседорожник представят с первым в истории компании 6-цилиндровым бензиновым двигателем (3,8 л, 274 л.с.) и с 3-литровым дизельным мотором (250 л.с.). Автоматическая трансмиссия доступна в пяти- и шестиступенчатом вариантах.

«СОУЛ» – МЫСЛИ СВОБОДНО!

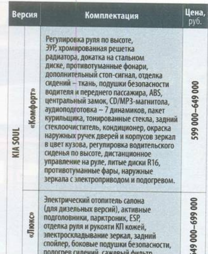
В конце марта стартовали продажи давно ожидаемого городского кроссовера



Новый «Маджентис» обещает стать одной из самых доступных моделей бизнес-класса.

Дизайн нового «Форте/Церато» разрабатывал известный стилист Питер Шрайер, которому обязаны своим внешним обликом «Ауди-ТТ» и «Фольксваген-Нью Битл».





Версия		Комплектация	Цена, руб.
KIA SOUL	«Комфорт»	Регулировка руля по высоте, ЭУР, хромированная решетка радиатора, докатка на стальном диске, противотуманные фонари, дополнительный стоп-сигнал, отделка сидений – ткань, подушки безопасности водителя и переднего пассажира, ABS, центральный замок, CD/MP3-магнитола, аудиоподготовка – 7 динамиков, пакет курильщика, тонированные стекла, задний стеклоочиститель, кондиционер, окраска наружных ручек дверей и корпусов зеркал в цвет кузова, регулировка водительского сиденья по высоте, дистанционное управление на руле, литые диски R16, противотуманные фары, наружные зеркала с электроприводом и подогревом.	599 000–649 000
	«Люкс»	Электрический отопитель салона (для дизельных версий), активные подголовники, парктроник, ESP, отделка руля и рукояти КП кожей, электроскладывание зеркал, задний спойлер, боковые подушки безопасности, подогрев сидений, сажевый фильтр.	649 000–699 000
KIA MAGENTIS		ABS + EBD, подушки безопасности водителя и пассажира, активные подголовники, подогрев передних и задних сидений, бортkомпьютер, регулировка руля по высоте, ГУР, электростеклоподъемники, зеркала с электрорегулировкой, центральный замок, иммобилайзер, сигнализация с ДУ, климат-контроль, датчик света, подлокотники сидений передних и задних, обивка руля и рукояти КП кожей, алюминевые вставки на передней панели, хромированная решетка радиатора, окраска бамперов, корпусов зеркал и ручек дверей в цвет кузова, молдинги, противотуманные фары, брызговики, CD/MP3-магнитола с управлением на руле, аудиоподготовка – 6 динамиков, литые диски.	от 750 000

«Соул» (ЗР, 2009, № 3). Автомобиль готов изменять интерьер и экстерьер в зависимости от требований владельца: на выбор предлагается 11 цветов кузова, три варианта отделки салона. Производители делают акцент на очень просторном салоне, высоком уровне безопасности (шесть подушек в базовой комплектации) и экономичности. Электронная начинка заточена под молодую аудиторию: один из наворотов – система SSML (Sound Simulated Motion Lighting), которая управляет светодиодами, размещенными вокруг динамиков, и может работать в трех режимах: постоянная подсветка, мигание с равными интервалами и мигание в такт музыке. **ЗР**



Модель	KIA Soul		KIA Magentis		
Полная масса, кг	1680	1780	1433	1508	1547
Объем багажника, л	222		425		
Разгон 0–100 км/ч, с	11,0	11,3	9,9	9,0	10,3
Максимальная скорость, км/ч	177	182	210	220	201
Топливо/запас топлива, л	А98/48	ДТ/48	А95/62		ДТ/62
Расход топлива, л/100 км	6,5	5,2	7,5	9,1	6,0
Объем двигателя, см³	1591	1582	1998	2656	1991
Мощность, л.с.	124	128	164	193	150
Трансмиссия	М5	М5/А5		А5	М6/А4
Размер шин	205/55R16		205/60R16, 215/50R17		



Вседорожник «Мохаве», в котором удачно сочетаются проходимость и комфорт, будет конкурировать с одноклассниками еще и ценой.

После рестайлинга внешность «Соренто» стала гораздо благороднее.





Интерьер своего «Соула» владелец сможет сформировать исходя из пожеланий.



Городской кроссовер «Соул» при скромных внешних размерах удивляет пассажиров просторным салоном.



Европрокол

Дождались! На шестом году существования ОСАГО заработала, наконец, упрощенная схема возмещения убытков при ДТП с суммой ущерба до 25 тысяч рублей (алгоритм изложен в ЗР, 2009, № 3). Что можно отремонтировать за эти деньги, выяснял Максим Приходько. Фото: Константин Якубов.

ОПЯТЬ ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ

Почему именно 25 тысяч? Это средний по стране размер выплат страховых компаний за рядовое ДТП, произошедшее примерно год назад. Увы, сумма сия сродни средней температуре по больнице. Рядовая авария в столице и, скажем, в Козульском районе Красноярского края – далеко не одно и то же. В первом случае компенсация может многократно превысить те самые 25 тысяч, во втором – перемирие сторон обойдется в 5 тысяч и пол-литра. Да и сопоставить заветную цифру с реальными убытками не так-то просто – не записываться же всем поголовно на вечерние курсы экспертов-оценщиков! А ведь без подготовки, на глазок обнаружить скрытые (не дай бог существенные!) повреждения можно только случайно. Кроме того, надо суметь правильно оформить схему ДТП – абы какой документ страховая компания не примет.

НА ГОЛОДНОМ ПАЙКЕ

Финансовое ограничение по европротоколу сродни бизнес-ланчу. Вроде быстро и удобно, иногда и вкусно, но вот порции огорчительно малы. Судите сами: некто А., маневрируя в потоке, попробовал на прочность ВАЗ-2111 гражданина Б. Итог – немного помято крыло универсала, содрана краска на бампере, задет лючок бензобака.

– Да тут работы от силы тысяч на шесть и два перекура, это же нашемарка, – резюмировал А. Пострадавшая сторона согласилась, что повреждения копеечные. И в самом деле. На ликвидацию неглубокой вмятины (см. фото), если все делать как следует, уйдет около 14 часов. Умножим на стоимость нормочаса – в данном случае 500 руб. (цена страховой компании для отечественных авто; для иномарок – в два раза дороже). Краска и материалы – еще 4 тысячи рублей. Итого 11 тысяч с хвостиком. Выиграл ли Б., согласившись с доводами А.? Да, выиграл: хотя цену не угадали, в лимит уложились. Но, повторюсь, это случай, когда скрытых повреждений практически нет и быть не может.

Еще одна авария: на светофоре в «Ниссан-Алмера» въехал другой автомобиль. Хозяин «Алмеры» осмотрел машину – рваная рана на бампере, вылез из гнезда левый фонарь, треснула декоративная накладка под номерной знак – и прикинул: 25 тысяч хватит с запасом! Ударили по рукам и сошлись на упрощенной схеме. Технический эксперт страховой компании, детально изучая повреждения, обнаружил, что от удара деформировалась панель задка и крышка багажника с петлями, лопнули крепления фонаря, повело пол багажника и усилитель пола в районе ниши запасного колеса. Без стапеля – никуда! Даже с учетом всех мыслимых скидок и льготных тарифов восстановление обошлось дороже 100 тысяч рублей.

ТРИ ПИШЕМ, ДВА В УМЕ!

Такой фразой, ставя оценку, пугают нерадивых учеников, не знающих пред-

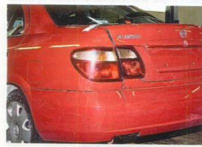
РЕМОНТ ЗА 25 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

	Стоимость окраски 1 детали, руб.	Что можно сделать
Отечественные автомобили	7000	3 детали (2 двери, крыло)
Иностранные легковые автомобили	10 000	2 детали (бампер, крыло)
Вседорожники, мини-вэны, люкс-седаны	15 000	1 деталь

Примечание. *Повреждение – не более 20% общей площади детали (царапина, небольшая вмятина). Капот или крыша при окраске считаются как полторы детали.*



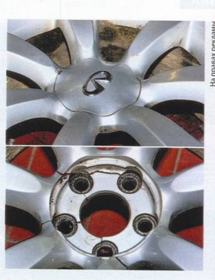
Вероятность уложиться в лимит выше у владельца отечественного авто. Придется снять и поставить: бампер, стекло, обивки, уплотнители, фиксатор замка, фонарь, лючок бензобака – 3,25 нормочаса. Ремонт крыла – 5 нормочасов. Окраска с подбором эмали – еще 5,32 нормочаса. Итого – 13,57 нормочаса.



На первый взгляд, чтобы залатать бампер и вернуть на место фонарь «Ниссана-Алмеры», 25 тысяч вполне хватит.

После частичной разборки стало ясно, что ремонт влетит в копеечку. Повреждены панель задка, крышка багажника, пол и т. д.





Неустранимый дефект колесного диска «Инфинити» заметили слишком поздно, 25 тысяч рублей хватило... на поминки по диску стоимостью 79 тысяч.

мет. Чтобы не стать двоечником по жизни, помните, что упрощенная процедура (те самые 25 тысяч возмещения ущерба) выгодна, когда вашей машине действительно лишь поцарапали бампер и слегка (!) содрали краску. Если вам предлагают все решить на месте, проконсультируйтесь по телефону с дилером или мастером сервиса. Если сумма возможного ремонта приближается к 20 тысячам, вызывайте инспектора ДПС! Именно он напишет в акте заветные слова: «Возможны скрытые повреждения», и это даст возможность впоследствии поторговаться со страховщиком. **ЗР**

АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

Денис БЕЛЯЕВ,
генеральный директор «Янта Сервис»

На сегодняшний день цены на запасные части и материалы существенно изменились по сравнению с теми, на основании которых была выбрана сумма 25 тысяч рублей для оформления ДТП по европротоколу. Заказ-наряд на устранение последствий самой типичной аварии, когда один водитель слегка «догнал» другого, выливается в 60–80 тысяч и более. Надо помнить, что в конструкции современных автомобилей иностранного производства предусмотрены зоны деформации, призванные гасить удар. Что и как пострадало в автомобиле на самом деле, можно узнать лишь в условиях автосервиса, так что заниматься калькуляцией на дороге я не рекомендую.



KIA SPECTRA

Изготовитель .... «ИжАвто»
Год выпуска 2006
В эксплуатации «За рулем» .... с июля 2006
Пробег на момент отчета .... 60 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале .... 2006, № 10; 2007, № 10

Не до жиру

Игорь Моржаретто

Вроде бы совсем недавно пересел из служебного седана «Рено-Символ» в новый редакционный автомобиль «КИА-Спектра», и вот уже почти три года прошло! Тогда после тесного французского салона «кореец», собранный на Ижевском автозаводе, показался огромным. Комплектацию выбрали самую распространенную – HB (механическая коробка, гидроусилитель, кондиционер, электропакет, две подушки безопасности; жалко, что ABS тогда была доступна только с автоматом). Обошлась «Спектра» в июле 2006 года в 360 тыс. руб. Ее сразу ждали нелегкие испытания – участие в первенстве «60 часов «За рулем» (ЗР, 2006, № 10). Тогда она стала лучшей среди четырех участников и приступила к службе в редакции.

За это время успела побывать в нескольких путешествиях – на юге и севере Европейской части России, но в основном эксплуатировалась в Москве и области. Пройденные за неполных три года 60 тыс. км – как раз стандартный пробег городской машины по маршруту дом – работа – дача. Конечно, яркий кузов за это время несколько поблек, бамперы покрылись многочисленными мелкими царапинами и ссадинами, но в целом «Спектра» выглядит (и держится) бодрячком. Правда, при пуске двигателя глушитель с самого первого дня отзывается каким-то дешевым жестяным звуком. Но на скорость это не влияет. А еще за приборной панелью завелся «сверчок» – наверное, разболтался какой-то винт. Неприятный звук доставал меня примерно год, а потом сам собой исчез – хорошо, не разбирал панель, чтобы его найти...

Прошлой зимой неожиданно начали потеть стекла, а в салоне появился резкий запах тосола. Все понятно – течет радиатор печки! В сервисе мой диагноз подтвердили и быстро поменяли радиатор по гарантии (судя по счету, производителю ремонт обошелся в 10,1 тыс. руб.). Но прошло всего девять месяцев, и уже в начале этой зимы радиатор снова дал течь! Его снова поменяли по гарантии (а заодно, уже за деньги, заменили фильтр салона). Мастер рассказал, что проблемы с радиатором печки типичны для модели. Видимо, оборудование, на котором паяют этот узел, уже очень старое – в самой Корее модель-то давно снята с производства...

За неплохой, динамичный, но тоже не самый современный мотор расплачиваться приходится неоправданно высоким, с моей точки зрения, расходом бензина. Если моему бывшему «Рено» с двигателем 1,4 л хватало примерно 7,5 л/100 км, то КИА потребляет в среднем почти 11 л! Многовато для народного автомобиля! Недешевы и ТО. Как и для «Символа», их надо проводить через каждые 15 тыс. км; но если у «Рено» средняя стоимость была 5–6 тыс. руб. (с учетом расходных материалов), то за обслуживание КИА просили больше 10 тыс. руб. А когда пришел срок проведения «большого» обслуживания (60 тыс. км), меня

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «КИА-СПЕКТРА» (0–60 тыс. км)

Статья расхода	Цена, руб.
Автомобиль «КИА-Спектра» (комплектация HB)	360 000 ($13 320 по курсу 27 руб./$1)
Дополнительное оборудование: CD-ресивер + динамики + сигнализация (с установкой)	11 200
Расходы на содержание (0–40 тыс. км)	**115 800**
из них бензин	92 800
Расходы на содержание (40–60 тыс. км)	**64 700**
ТО-3 с запчастями и расходными материалами (45 тыс. км)	10 800
ТО-4 с запчастями и расходными материалами (60 тыс. км)	4200
Замена салонного фильтра	2700
Щетки стеклоочистителя, комплект	600
Бензин А92, средний расход топлива 11 л/100 км	46 400
Общие расходы (0–60 тыс. км)	**180 500**
Стоимость 1 км пробега*	3,00

**Без учета цены автомобиля, дополнительного оборудования, налогов и страховки.*



Оригинальный топливный фильтр продается вместе с кронштейном – для удобства обслуживания все средства (за деньги клиента) хороши.

Комплект для ТО-4: ремень с роликами. Кстати, за 60 тыс. км на старом ремне уже появились продольные трещины. Конечно, не факт, что в ближайшее время он порвался бы, но от греха подальше стоит заменить. Экономия обойдется дороже.





Осмотр показал, что подтекает масло по завальцовке корпуса датчика давления – по невнимательности этот дефект могут списать на уплотнительную шайбу. Выход один: в ближайшее время заменить датчик.

А еще подтекает масло из коробки по штоку переключения. Оказывается, такой дефект часто встречается на «спектрах». Придется внимательнее следить за уровнем масла в коробке.



заранее предупредили, что требуется заменить ремень ГРМ и все вместе потянет на 16 тыс. руб. В нынешние времена, решили в редакции, это неоправданные траты – и предложили вместо фирменной СТО обслуживать «Спектру» в нашем техцентре «Тушино». Все-таки машине почти три года...

Но от требований производителя мы отступать не стали – регламентные работы провели в полном объеме и точно в срок. Полный комплект расходников (ремень, два ролика, три фильтра, масло, тормозная жидкость) обошелся в 4,2 тыс. руб.; процедура заняла часа два. По словам главного инженера нашего ТЦ Геннадия Емелькина, для мастеров соответствующей квалификации работа сложности не представляет. Думаю, если фирменные станции не пересмотрят отношение к оценке своего труда, они в наше непростое время рискуют лишиться многих клиентов...

Три года показали, что «Спектра» вполне может претендовать на роль бюджетного автомобиля – с некоторыми оговорками. Во-первых, великоват расход топлива, Во-вторых, производителю не помешало бы дефорсировать мотор до 100 л.с. (по техпаспорту – 102 л.с.). В этом году в Москве придется заплатить налог 2040 руб. по тарифу 20 руб. за 1 л.с., тогда как при мощности до 100 л.с. одна «сила» обходится в 7 руб. – для хозяина бюджетного автомобиля разница существенная. И, в-третьих, завышена стоимость обслуживания на официальных СТО.

Но при подсчетах выяснилось, что суммарные затраты на эксплуатацию «Спектры» более чем щадящие. Если сложить расходы на топливо, техобслуживание, расходные материалы и запчасти и поделить результат на пробег, выяснится, что каждый пройденный километр обошелся всего в 3 рубля! Ведь автомобиль вел себя примерно и никаких затрат, кроме плановых ТО, не потребовал, а расходы по двум случаям гарантийного ремонта взял на себя производитель. У трехлетней «Калины», к примеру, этот показатель повыше – 3,18 руб./км, у «Логана» и «Фокуса» пониже – 2,62 и 2,66 руб./км (ЗР, 2008, № 10).

Три года назад «Спектра» обошлась редакции в 360 тыс. руб., сейчас на вторичном рынке за подобные (по комплектации и состоянию) машины просят в среднем 260 тыс. руб. С учетом потери цены 1 км пробега стоил мне (и редакции) 4,84 руб. Это уже немало: по подсчетам коллег, аналогичный показатель ниже у многих одноклассников. Впрочем, продавать «Спектру» мы не собираемся. Она еще послужит в редакции, поможет накопить опыт. ЗР



Заповедник

Время не повернуть вспять, однако можно попробовать его законсервировать. Заповедные места на редакционном ГАЗ-31105 посетили Евгений Борисенков и Игорь Тременко. Фото: Константин Якубов.

В этот раз путь лежал в Нижний Новгород – на родину «Волги». Надежда на успех нашего предприятия – отыскать, наконец, хорошо отлаженную систему техобслуживания – была особенно велика. Еще бы, ведь последние 40 лет этот популярный автомобиль здесь не только строили, но и ремонтировали. Нашим скромным ухищрениям противостоял огромный опыт в сочетании с новейшим оборудованием, размещенным в современных, оформленных по единому стандарту дилерских центрах. В этих условиях провести диагностику «Волги» и отыскать приспущенную шину, недостачу тормозной и охлаждающей жидкостей, неисправные лампы правого стоп-сигнала и ближнего света да отвалившуюся клемму моторчика омывателя – сущий пустяк, казалось нам.

КОНСПИРАТОРЫ

Обнаружить рабочее место мастера-приемщика в «Автоцентре ГАЗ Южный» нелегко. Если бы не менеджер одноименного автосалона, то и не нашли бы. Безликая дверь на заднем дворе привела в тесное помещение, где уже томились в очереди трое горемык. Услышав наши скромные пожелания, мастер впал в ступор – похоже, слово «диагностика» он услышал впервые. Впрочем, придя в себя, спец все-таки согласился «посмотреть двигатель» – дабы не спугнуть дефицитного нынче клиента. Когда грязная по уши «Волга» скрылась в недрах ремонтного цеха (единая очередь на мойку, выстаивать которую в наши планы никак не входило, растянулась на добрую сотню метров), мы отправились на поиски комнаты для клиентов. Увы, ее здесь не оказалось. Пришлось устроиться в одном из выставочных авто, старательно изображая потенциальных покупателей. Благо, через полчаса все закончилось, причем все остались при своих: мы – со своими дефектами, мастер – с полным неумением диагностировать автомобиль. Правда, и взял за «услугу» недорого: всего 350 рублей.

«АВТОЦЕНТР ГАЗ ЮЖНЫЙ»

Время пребывания в сервисе .... **45 минут**
Стоимость работ .... **350 рублей**



В «БЦР-Автоком» хорошо работает только мойка.

Похоже, все лучшие специалисты по «Волге» собрались здесь, в автоцентре «Луидор».



В «ТСС Авто» работают под девизом «Начальству время, клиенту – час».

ЛОЖНАЯ ТРЕВОГА

В «БЦР-Автоком», что на улице Новикова-Прибоя, прибывать нужно с точностью курьерского поезда, иначе на благосклонность девушки-диспетчера рассчитывать нечего – проверили на себе. Возможно, именно из-за этих строгостей механизм приемки здесь функционирует невероятно четко – оформление и осмотр заняли не более 20 минут. И при этом нас чуть не вывели на чистую воду! Дотошный мастер обнаружил в свидетельстве о регистрации «Волги» надпись «За рулем» и немедленно сделал на заявке соответствующую пометку. Тревожное ожидание пробудило в нас прямо-таки зверский аппетит, но утолить его не смогли – местное кафе оказалось закрыто... на обед! Однако беспокоились мы, как выяснилось, напрасно – за неполных 2 часа здесь сумели лишь тщательно вымыть автомобиль, за что большое человеческое спасибо. Только приехали мы совсем за другим...

«БЦР АВТОКОМ»

Время пребывания в сервисе .... **1 час 50 минут**
Стоимость работ .... **1680 рублей**

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Лампа фары	Омыватель
Уровень ОЖ	Уровень тормозной жидкости
Давление в шинах	Лампа стоп-сигнала

Красный цвет – неисправность не обнаружена, зеленый – найдена.

ЗНАК КАЧЕСТВА

В холле автоцентра «Луидор» (улица Ларина, 18) клиентов встречает раритетная «Чайка» ГАЗ-14. Намек понятен: к обслуживанию номенклатурных авто кого попало не допускают. Да и обхождение соответствующее – вежливо, быстро и, как ни странно, недорого. За обязательную технологическую мойку, например, взяли всего 60 рублей. Именно здесь и осуществились наши надежды – по-настоящему квалифицированные специалисты обнаружили все неисправности, за исключением сломанного омывателя. Единственную оплошность, впрочем, можно объяснить и так: когда на улице грязь, неработающий омыватель обнаружит сам клиент и укажет в заявке на ремонт.

«ЛУИДОР»

Время пребывания в сервисе .... **2 часа**
Стоимость работ .... **960 рублей**

ПОД ЧУЖИМ ИМЕНЕМ

По какой причине компания «Нижегородец», расположенная на Московском шоссе, 34, не желает рекламировать собственные услуги по обслуживанию «волг», можно только догадываться. Но среди многочисленных заводских эмблем, украшающих фасад дилерского центра, местный олень почему-то отсутствует. А ведь название обязывает! Продукцию ГАЗа здесь все-таки ре-



«Нижегородец» – остров невезения. Поломки оборудования пагубно отразились на результате.



Присутствие «Чайки» – намек на высокий технический уровень сервиса.



Единственная польза от посещения некоторых станций – возможность хорошо выспаться.

монтируют, но документы оформляют... под вывеской «Шевроле». Достичь мирового уровня уловка не помогла – сначала сломалась мойка, затем зависли компьютеры, из-за чего мы проторчали в зоне ожидания лишние полчаса. Что-то не сработало и в ремзоне: мастерам удалось выявить только недостачу жидкостей – охлаждающей и тормозной.

«НИЖЕГОРОДЕЦ»

Время пребывания в сервисе .... **2 часа 30 минут**
Стоимость работ .... **960 рублей**





ПОЛУПАНСИОН

«ТСС Авто» на Удмуртской улице порадовала просторной парковкой, но позже оказалось, что пустовала она неспроста! Началось все, как обычно, с мойки – на ближайшие два часа ее забронировало руководство техцентра для личных машин. Менее именитым клиентам вроде нас предложили удалить наледь с порогов и колесных ниш самостоятельно – подручными средствами. Как оказалось, лакированные ботинки для такой миссии малопригодны... Поиски справедливости успехом не увенчались – начальство в «ТСС Авто» любят больше клиентов. Конечно, зарплату выплачивают первые, но деньги-то на нее берут у вторых! Выдвинутый ультиматум: либо машину берут в работу, как есть, либо мы удаляемся восвояси, – был принят, но радости это не принесло. За два с лишним часа «ударного» труда здесь не нашли ни единого дефекта. Лед под крыльями помешал?

«ТСС АВТО»

Время пребывания в сервисе .... **2 часа 50 минут**
Стоимость работ .... **1140 рублей**



Итоги вояжа вновь не порадовали. Увы, опыт, накопленный прежними поколениями мастеров, нынешним впрок не пошел. Похоже, всех стоящих специалистов по «Волге» из упомянутых нами СТО приютил «Луидор». Конечно, ГАЗ – машина ремонтопригодная, ее с радостью примут в любом гараже. Вот только способствует ли такой подход выживанию марки в нынешних условиях? Одной «Газелью» тут сыт не будешь! **ЗР**

Совершенно летние

В шинах, характеризуемых производителями как UHP (Ultra High Performance), что можно перевести как «наивысшие характеристики», сконцентрированы все достижения науки и технологий. Сравнивали суперпокрышки Сергей Мишин, Антон Ананьев и Юрий Курочкин.

Эти шины позволяют двигаться со скоростью до 300 км/ч. Потому и автомобиль для тестов подобрали соответствующий – «Ауди-А5 Кваттро» с трехлитровым турбодизелем.

Намерение обязательно проверить способность этих шин противостоять аквапланированию смогли реализовать лишь за пределами России – здесь просто нет технической возможности провести такие тесты. Выбор пал на пиреллиевский полигон «Виццола» близ Милана.

Работа началась с обкатки – пять мокрых кругов в одну сторону, столько же в другую. И сразу в бой – «мокрые» тормоза и управляемость, продольное (этот тест проводился на переднеприводном автомобиле), затем поперечное аквапланирование, «сухие» тормоза… Лишь после этого самое износное упражнение – оценка управляемости на сухом покрытии. Ее совместили с оценками курсовой устойчивости на прямой и комфорта на спецдорогах с различными типами покрытий, вплоть до брусчатки и бетонных плит с грубыми стыками. Кстати, для этих упражнений нам пришлось переехать уже на фиатовский полигон в Балокко, что недалеко от Турина.

В лидеры вырвались финские шины Nokian Hakka Z, довольно дорогие (цена/качество – 9,83), но практически без изъянов. Всего на 5 баллов отстали обеспечивающие азартную управляемость Pirelli PZerro. Видимо, за драйв приходится доплачивать – они еще дороже. Третье место заняли ContiSportContact 3 с соотношением цена/качество 10,42. Не такие азартные, как «Пирелли», за-

7 место KUMHO ECSTA KU19



Место изготовления	Корея
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,7–7,8 мм
Твердость	68–72/65–67 ед.
Масса шины	11,4 кг
Средняя цена	7900 руб.
Соотношение цена/качество	9,11

Держать автомобиль на прямой при высокой скорости несложно – помогает «плотный», информативный руль. Однако углы его поворота при подруливании показались великоваты.

На сухом покрытии в связках поворотов «Ауди» ведет себя покладисто и даже азартно – корейские шины пытаются навязать активный стиль управления. Вместе с тем высокую скорость развить не удается: шины рано начинают скользить, слегка размывая траекторию. Но даже в скольжениях машина управляема, при этом неплохо реагирует на изменение тяги. Примечательно, что при сбросе газа «Ауди» не пускает в занос заднюю ось, а доворачивается относительно вертикальной оси.

На мокрой извилистой дороге при неспешной и аккуратной езде проблем нет, но стоило чуть прибавить, в первой же связке поворотов машина ушла в резковатый, непривычный для «Ауди» занос, причем более активный, чем на других шинах. Гасить его приходится не только встречными действиями рулем, но и снижением скорости.

По лужам спешить не стоит – и на прямой, и в поворотах шины всплывают и теряют контакт с дорогой раньше других.

Тормозят посуху слабее остальных, по мокрому – чуть хуже среднего.

Очень комфортны: катятся почти бесшумно и плавно, хотя на ямках потряхивают машину чуть больше, чем на выпуклых неровностях, которых совсем не замечают.

(+) Понятная управляемость на сухом покрытии, высокий уровень комфорта.

(–) Худшее торможение на сухом покрытии, низкое сопротивление аквапланированию, сложная управляемость на мокром покрытии.

867 баллов

Рекомендуем для дорог с покрытием любого качества.

6 место VREDESTEIN ULTRAC SESSANTA



Место изготовления	Нидерланды
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	7,6–7,9 мм
Твердость	70–71/64–65 ед.
Масса шины	11,9 кг
Средняя цена	9100 руб.
Соотношение цена/качество	10,38

На прямой четко следовать заданному курсу мешает легкий, а потому малоинформативный руль, а также большие углы подруливания.

На сухой извилистой дороге торопиться тоже не стоит. Углы поворота баранки намного больше, чем с другими шинами. Как и корейские шины, «Сессанта» рано начинает скользить. Но, в отличие от «Кумхо», эти покрышки заставляют «Ауди» размашисто распрямлять траекторию и демонстрировать ярко выраженную недостаточную поворачиваемость. Скользят шины долго, при этом машина не реагирует на руль. Восстановить сцепление колес с дорогой можно, только когда скорость заметно упадет. Быстрее всего повороты проходятся на самой начальной стадии скольжения, но поймать этот режим очень сложно.

На мокрой дороге поведение машины меняется: руль становится понятным, реакции – хорошими, входы в повороты – четкими. Однако все портит занос задней оси. На ней словно стоят шины с худшими сцепными свойствами: задок в поворотах просто летает из стороны в сторону. Долгие скольжения требуют от водителя ответных действий.

В лужах ведут себя покладистее других покрышек: скорость начала «всплывания» на прямой выше, чем у остальных, в поворотах же лишь чуть уступают «Континенталю».

Торможение на любой дороге – хуже среднего.

Некомфортны: гудят и громко шуршат, с ростом скорости возникает специфический шум протектора.

Очень жесткие: чувствуют любые неровности, на которых автомобиль бухает и передней, и задней осями.

(+) Лучшее сопротивление продольному аквапланированию, очень хорошее – поперечному.

(–) Слабое торможение на сухом покрытии, сложная управляемость, низкая курсовая устойчивость; очень жесткие.

877 баллов

Рекомендуем для дорог с хорошим покрытием.

5 место GOODYEAR EAGLE F1 ASYMMETRIC



Место изготовления	Германия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,2 мм
Твердость	75–76/71–72 ед.
Масса шины	12,1 кг
Средняя цена	10 450 руб.
Соотношение цена/качество	11,53

Прошлогодняя новинка блеснула в нашем тесте 2008 года и... померкла – в этот раз выглядит гораздо скромнее.

На прямой руль плотный, без замечаний, но все-таки не такой четкий и строгий, как у «Мишлена».

На сухой дороге в быстрых поворотах автомобилю не хватает четкости. На дуге поворота «Ауди» с ощутимой задержкой реагирует на доворот руля, рановато срывается в скольжения – в основном передней осью, но в определенных режимах не исключен занос задней. Водителю приходится излишне сосредотачиваться на управлении. Его напрягают большие углы баранки, в поворотах усилие на руле заметно снижается, ухудшая информативность.

Несколько вялый в маневрах посуху, автомобиль на мокром асфальте преображается в спорт-кар с отточенными реакциями, мягко и точно исполняющий команды водителя. Реакции на действия рулем ощутимо улучшаются, углы его поворота уменьшаются, да и поведение машины становится четче. Хорошо ощущается грань начала скольжений.

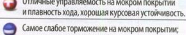
Сопротивление аквапланированию на прямой хуже среднего, в повороте – среднее, практически наравне с «Мишленом».

На сухой дороге тормоза средние, но вот на мокрой, к удивлению, самые слабые, а ведь в прошлогоднем тесте в размере 225/45R17 были лучшими.

Шины шуршат и поют, разноголосо комментируя изменение качества покрытия.

При этом очень хорошо сглаживают любые неровности.

(+) Отличные управляемость на мокром покрытии и плавность хода, хорошая курсовая устойчивость.



(–) Самое слабое торможение на мокром покрытии; сопротивление продольному аквапланированию ниже среднего; небольшие замечания по управляемости на сухом покрытии и уровню шума.

906 баллов

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием любого качества.

4 место — MICHELIN PILOT SPORT 2



Место изготовления	Бразилия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,7–8,0 мм
Твердость	68–69/65 ед.
Масса шины	10,8 кг
Средняя цена	10 500 руб.
Соотношение цена/качество	11,56

Такое ощущение, будто кастер в передней подвеске увеличили, причем намного.

На прямой руль с и без того четким «нулем» по мере увеличения скорости наливается приятной тяжестью – машина идет ровнехонько!

Управляемость «Ауди» на сухой дороге не просто понятна и прогнозируема, она настолько азартна, что получаешь удовольствие, прописывая любую траекторию.

К тому же кривизну виража можно менять тягой. Например, при сбросе газа на дуге возникает легкий доворот, помогающий выдержать траекторию. Это именно доворот всего автомобиля, а не занос его задней оси.

Мокрый асфальт, увы, не дает столь ярких впечатлений. Он требует неспешного движения и деликатного управления. Приходится ехать аккуратно, не допуская скольжений.

Но эту грань почувствовать не так просто. При переборе скорости возникает занос (отдаленно напоминающий поведение на «Фредештайне»), перетекающий в довольно долгое скольжение.

Противостояние аквапланированию на прямой, как и в повороте, среднее.

Тормозят по сухому средне, по мокрому чуть хуже среднего.

Разноголосо поют на асфальте разного качества.

Мягко проходят любые неровности.

+ Задорная управляемость на сухом покрытии, отличная курсовая устойчивость, высокая плавность хода.

– Тормоза на мокром покрытии ниже среднего, небольшие замечания к управляемости на мокром покрытии и уровню/тональности шума.

908 баллов

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием любого качества.

3 место — CONTINENTAL CONTISPORTCONTACT 3



Место изготовления	Франция
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,0 мм
Твердость	75–76/68–70 ед.
Масса шины	10,6 кг
Средняя цена	9600 руб.
Соотношение цена/качество	10,42

На прямой курсовая устойчивость хорошая, без замечаний, но и без восторгов. На легкие подруливания автомобиль откликается практически без запаздываний.

По «сухой» управляемости конкретных замечаний нет. Но на фоне отточенности с «Мишленом» и «Пирелли» поведение «Ауди» на «Континентале» кажется чуть скучноватым. Баранка немного легче, чем хотелось бы, углы ее поворота на самую малость больше желаемого, а реакции машины на выполнение команд водителя несколько замедленные. С ростом скорости эта медлительность лишь увеличивается. Тем не менее эти шины выглядят лучше «Гудиера» и «Фредештайна».

На мокром покрытии, в отличие от остальных участниц теста (кроме «Пирелли»), они не изменяют управляемости автомобиля – держатся цепко, обеспечивают те же понятные реакции и прогнозируемое поведение. Разве что при переборе скорости в повороте появляется совсем небольшой снос передка, заставляющий вернуть колеса в положение «прямо» или слегка снизить скорость.

По «сухому» торможению уступают шинам «Пирелли» и «Нокиан», однако в целом выше среднего уровня. На мокром покрытии – наравне с «Пирелли», но уступают «Нокиан».

По сопротивлению продольному аквапланированию занимают среднюю позицию, сравнимы с «Мишленом»; в повороте – лучше всех, выигрывают даже у «Сессанты» с ее активно отводящим воду протектором.

На неровностях прыгают, как мячики, потряхивают задок автомобиля.

По шуму замечаний нет.

+ Лучшее сопротивление аквапланированию в повороте, хорошее торможение на мокром покрытии, хорошая и стабильная управляемость независимо от состояния покрытия.

– Небольшие замечания по плавности хода; среднее сопротивление аквапланированию на прямой.

921 балл

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием любого качества. Понравятся тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте

		м	Баллы
1	Nokian Hakka Z	30,9	160,0
2	Pirelli PZero	31,1	159,0
3	Continental ContiSportContact 3	31,8	155,5
4	Michelin Pilot Sport	32,1	154,0
5	Goodyear Eagle F1	32,0	154,5
6	Vredestein Ultrac Sessanta	32,3	153,1
7	Kumho Ecsta KU19	32,7	151,2
	Коэффициент значимости		16

Шкала: 30 31 32 33

Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте

		м	Баллы
1	Nokian Hakka Z	20,9	180,0
2	Pirelli PZero	22,8	165,0
3	Continental ContiSportContact 3	22,8	165,0
4	Michelin Pilot Sport	23,2	162,2
5	Goodyear Eagle F1	23,5	160,1
6	Vredestein Ultrac Sessanta	23,3	161,5
7	Kumho Ecsta KU19	23,2	162,2
	Коэффициент значимости		18

Шкала: 21 22 23 24

Скорость начала продольного аквапланирования при слое воды 7мм

		км/ч	Баллы
1	Nokian Hakka Z	78,6	97,3
2	Pirelli PZero	77,2	95,5
3	Continental ContiSportContact 3	77,6	96,0
4	Michelin Pilot Sport	77,7	96,2
5	Goodyear Eagle F1	76,7	94,6
6	Vredestein Ultrac Sessanta	80,8	100,0
7	Kumho Ecsta KU19	73,0	90,4
	Коэффициент значимости		10

Шкала: 73 74 75 76 77 78 79 80

то чуть дешевле. Отрадно, что подиум заняли три модели, демонстрирующие высокую стабильность характеристик на сухом и мокром покрытиях.

На четвертое место вышел Michelin Pilot Sport 2. Хорошие шины. Правда, драйверские лишь посуху и самые невыгодные по соотношению цена/качество – 11,56.

Замыкает пятерку, совсем немного отстав от «Мишлена», прошлогодняя новинка «Гудиера» – Eagle F1 Asymmetric. Заметим, что в прошлом году в наших тестах в размере 225/45R17 они были первыми, причем с большим отрывом от остальных. Соотношение цена/качество не лучшее – 11,53.

На шестом месте с заметным отставанием от первой пятерки расположились Vredestein Ultrac Sessanta. По со-

НАША СПРАВКА

Основная часть тестов прошла на полигоне «Виццола» (Vizzola) близ Милана. Пирелливский полигон в этом году отмечает 40-летний юбилей. На его территории, занимающей 26 га, проложено 17 дорог с разным покрытием. Специализация «Виццолы» – тесты на мокром покрытии. Особая гордость – трасса для оценки «мокрой» управляемости с имитацией горбатого моста, приподнятого над дорогой.

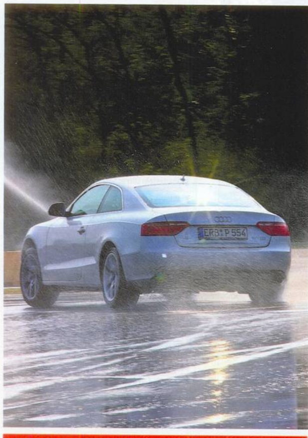


ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт	
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		Плавность хода	Внутренний шум
1. Nokian Hakka Z	8/56	9/81	8/32	8/24	8/16
2. Pirelli PZero	9/63	9/81	9/36	6/18	7/14
3. Continental ContiSportContact 3	8/56	8/72	8/32	7/21	8/16
4. Michelin Pilot Sport	9/63	7/63	9/36	9/27	7/14
5. Goodyear EAGLE F1	7/49	9/81	8/32	9/27	7/14
6. Vredestein Ultrac Sessanta	6/42	7/63	6/24	5/15	7/14
7. Kumho Ecsta KU19	8/56	6/54	7/28	9/27	9/18
Коэффициент значимости	**7**	**9**	**4**	**3**	**2**

Примечание: числитель – экспертная оценка, знаменатель – баллы.

2 место PIRELLI PZERO



Место изготовления .... Германия
Рисунок протектора .... асимметричный
Глубина рисунка протектора .... 7,9 мм
Твердость .... 68–69/65 ед.
Масса шины .... 11,4 кг
Средняя цена .... 10 200 руб.
Соотношение цена/качество 10,96

Выраженный «ноль», четкие реакции при подруливании – по прямой автомобиль идет, как стрела.

В связках поворотов на сухой дороге шины придутся по душе тем, кто любит активную езду. Четкие реакции при входе в вираж; при выходе из поворота автомобиль стабилизируется быстро, но не резко. Тяжелый руль обеспечивает хорошую информативность по усилию. Кривизна дуги очень хорошо корректируется изменением тяги. Недостаточная поворачиваемость при сбросе газа улучшается до нейтральной. Сцепление с дорогой настолько высоко, что на полноприводном автомобиле перейти в скольжение практически невозможно. Даже возникает иногда ощущение, что тяги не хватает. И это при моторе с максимальным крутящим моментом 500 Н·м!

Драйверские шины, заставляющие забыть о неважной плавности хода.

На мокром покрытии сцепные свойства закономерно снижаются, но четкие реакции, азартное управление и понятное поведение автомобиля сохраняются. Сброс газа на вираже вызывает легкое подкручивание задка, помогающее прописать поворот. С увеличением скорости на дуге возникает легкий занос – прогнозируемый, понятный, хорошо управляемый.

Тормозят на сухом очень хорошо, уступая лишь финским покрышкам, на мокром – лучше среднего. Способность противостоять продольному и поперечному аквапланированию – на среднем уровне.

Шуршат на любой скорости, особенно на крупнозернистом асфальте.

Жестко проходят по швам и любым мелким трещинам, причем даже на малой скорости: гремит пластик в салоне, стучит передняя подвеска.

(+) Задорная управляемость и хорошие тормоза на покрытии любого состояния, отличная курсовая устойчивость.

(–) Невысокая плавность хода, небольшие замечания по уровню шума.

931 балл

Настоятельно рекомендуем для хороших дорог. Понравятся любителям быстрой езды и тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

1 место NOKIAN HAKKA Z



Место изготовления .... Финляндия
Рисунок протектора .... асимметричный
Глубина рисунка протектора .... 7,8 мм
Твердость .... 68/62–63 ед.
Масса шины .... 11,0 кг
Средняя цена .... 9200 руб.
Соотношение цена/качество 9,83

Руль плотный, понятный, но углы подруливания чуть великоваты. На быстрой прямой машина держится хорошо.

На извилистой сухой дороге реакции «Ауди» четкие и понятные. При довороте руля на дуге автомобиль охотно прописывает заданную траекторию, причем без заноса. О предельной скорости в повороте шины предупреждающе свистят. Момент перехода в скольжение хорошо понятен. В целом по поведению близки к «Мишлену» и «Пирелли», но не столь азартны.

На мокрой дороге возникает ощущение, что реакции «Ауди» стали еще четче и понятнее, а поведение машины – более надежным. Удивительно, но ехать по мокрому асфальту настолько просто, что затрудняешься дать какие-либо комментарии по поводу управляемости. Видимо, достаточно воспользоваться объективным показателем – временем прохождения мокрой трассы. На финских шинах оно оказалось лучшим.

Торможение лучшее на покрытии любого состояния. Но если на сухом разница с ближайшим соперником («Пирелли») составила всего 0,2 м, то на мокром превосходство финских шин над их непосредственными конкурентами «Конти» и «Пирелли» более убедительно: тормозной путь на 2 м (10%!) короче. Мы даже провели повторный тест «мокрое торможение», но он лишь подтвердил данные первого.

Сопротивление продольному аквапланированию лучше среднего, а вот в повороте – близко к самой слабой в упражнении «Кумхо».

На дороге издают лишь легкий шорох.

Неровности проходят мягко, за исключением поперечных стыков.

(+) Лучшее торможение на покрытии любого состояния; понятная и стабильная управляемость на любом покрытии; хорошие курсовая устойчивость и сопротивление аквапланированию на прямой, высокий уровень комфорта.

(–) Сопротивление аквапланированию в повороте оставляет желать лучшего.

936 баллов

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием любого качества. Понравятся тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

Сопротивление поперечному аквапланированию* при слое воды 6мм

			Баллы
1	Nokian Hakka Z	105,3	130,2
2	Pirelli PZero	113,1	139,9
3	Continental ContiSportContact 3	121,3	150,0
4	Michelin Pilot Sport	109,1	134,9
5	Goodyear Eagle F1	109,6	135,5
6	Vredestein Ultrac Sessanta	119,0	147,2
7	Kumho Ecsta KU19	100,5	124,3
	Коэффициент значимости		15

* Интегральный показатель между скоростями 50 и 90 км/ч.

Время прохождения мокрого круга

		с	Баллы
1	Nokian Hakka Z	14,10	59,4
2	Pirelli PZero	13,95	60,0
3	Continental ContiSportContact 3	14,14	59,2
4	Michelin Pilot Sport	14,00	59,8
5	Goodyear Eagle F1	14,04	59,6
6	Vredestein Ultrac Sessanta	13,96	60,0
7	Kumho Ecsta KU19	14,23	58,8
	Коэффициент значимости		6

Время прохождения мокрой трассы

		с	Баллы
1	Nokian Hakka Z	55,90	100,0
2	Pirelli PZero	56,03	99,8
3	Continental ContiSportContact 3	56,94	98,2
4	Michelin Pilot Sport	56,98	98,1
5	Goodyear Eagle F1	56,77	98,5
6	Vredestein Ultrac Sessanta	56,67	98,6
7	Kumho Ecsta KU19	57,71	96,9
	Коэффициент значимости		10

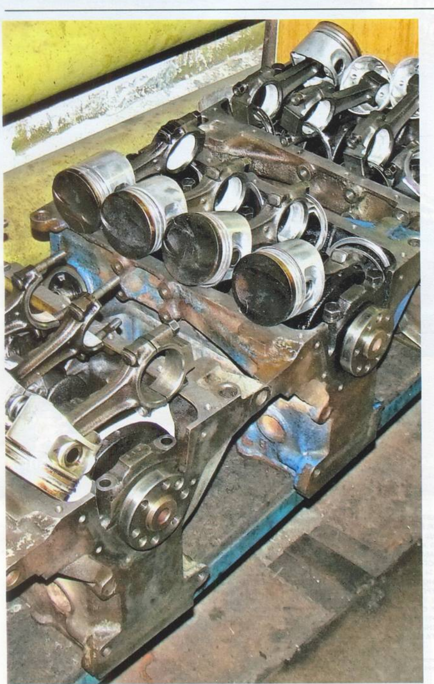
отношению цена/качество (10,38) сравнимы с «Конти», но, в отличие от этих шин, «голландцы» предпочитают мокрую дорогу сухой.

Замыкают шествие, отстав на 10 баллов от нидерландских шин, корейские Kumho Ecsta KU19. По сложившейся традиции они оказались самыми привлекательными по соотношению цена/качество: 9,11. Серьезное конкурентное преимущество в условиях кризиса! Вероятно, эти покрышки и окажутся самыми востребованными. ЗР

*Выражаем признательность всем производителям шин-участниц теста. Особая благодарность компании **Pirelli**, оказавшей содействие в проведении испытаний.*

Дуэль с трением

В нашумевшем пробеге вазовской «пятерки», в мотор которой «забыли» залить масло (ЗР, 2008, № 1), использовали препарат «Супротек»: результат оказался эффективным. Мы решили продолжить испытания – теперь уже на стендах и в компании препаратов, действие которых также построено на геомодифицировании поверхностей трения. Рассказывают Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.



ПРОЦЕСС ПОШЕЛ!

В компанию к «Супротеку» пригласили финский препарат RVS Technology G4, а также РВС-ИПИ, производимый московской фирмой Mageric Technologies. Кстати, РВС означает вовсе не «реввоенсовет», а «ремонтно-восстановительный состав», а под ИПИ подразумевается «интеллектуальный поверхностный изоморф» – как звучит!

Вместо километров на одометре моточасы, в остальном все аналогично обычной езде. Исходное состояние – самое распространенное на практике: все с легким износом, но вполне живое. Режимы? Что-то на холостых, что-то на малых нагрузках, что-то при номинале. Плюс энное количество пусков. Всего в пересчете около 7000 км на каждый препарат. Именно при таком пробеге мы получили достоверные результаты; что будет дальше – можно лишь предполагать.

Что же получилось? Компрессия по цилиндрам несколько подросла, герметичность цилиндро-поршневой группы улучшилась. Самый хороший результат – у «Супротека». Снижение мощности механических потерь было очень заметным, причем, как и ожидалось, в зоне малых оборотов. К примеру, у препарата РВС-ИПИ оно составило более 30%. Но при росте оборотов эффект резко уменьшается, причем у всех препаратов. Это говорит о том, что они формируют на поверхностях слой с низким коэффициентом трения. При повышении же оборотов давление масла растет и поршневые кольца с подшипниками всплывают на слое масла. В та-

Обработка двигателя любым препаратом из группы геомодификаторов – это многоступенчатая технология, нарушение которой чревато неприятностями.

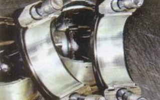
КАК РАБОТАЕТ ГЕОМОДИФИКАТОР

В восьмидесятые годы прошлого столетия было открыто уникальное свойство минерала серпентинита (точнее, его подвида – хризотил-асбеста) резко увеличивать поверхностную твердость металлов в зоне трения. Очевидно, что если сюда насыпать крупнозернистого песка, узел выйдет из строя. При попадании твердой частицы в зону контакта происходит резкий разогрев поверхностных слоев до температур, вызывающих микроприварку деталей.

С уменьшением размера частиц и их твердости разогрев слоев станет слабее, но все же будет иметь место. А металл с ростом температуры теряет свою твердость. Раздробленные частицы минерала получают возможность внедриться в поверхностные слои узла трения. Образуется композит. Хризотил-асбест имеет структуру в виде длинных тонких волокон, поэтому такое внедрение формирует дополнительную армирующую решетку. Кроме того, в процессе обработки минеральный порошок производит микрошлифовку деталей. А чистый металл быстро окисляется, создавая дополнительный – оксидный – защитный слой.

В то же время металлокерамика – мощный теплоизолятор, препятствующий теплоотводу от камеры сгорания. До определенной степени это полезно: снижаются потери тепла, растет КПД двигателя. Но затем теплоизоляция начинает способствовать перегреву поршневой группы. И моторное масло, работающее при более высоких температурах, интенсивнее выгорает. Это проявляется ростом СН в режимах высоких нагрузок. Отсюда вывод: требуется четкая дозировка состава.



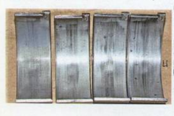


По поршням то же, что и по вкладышам. Эти – после «Супротека»…

…а этот поршень – после одного из «эрвээсов».

Так выглядят шатунные вкладыши после обработки «Супротеком»…

…а вот так – после обработки одним из РВС.





3 место RVS TECHNOLOGY ENGINE TREATMENT G4



Производитель .... RVS Technology Ltd., Финляндия

Цена полной обработки (два флакона) .... 1500 руб.

Тот случай, когда можно быть гордым за отечественных производителей – их составы отработали значительно интереснее. Все результаты по мощности, расходу топлива не сильно ушли от погрешности измерений, но токсичность действительно снизилась. Обещанного восстановления размеров деталей до первоначальных мы не обнаружили. Рабочим поверхностям вкладышей и тронков поршней обработка не очень понравилась – на фотографиях это четко видно.

(+) Коробка с понятными графиками и инструкциями на четырех (!) языках.

(–) Самая низкая эффективность работы среди испытанных препаратов.

2 место «РВС-ИПИ ДВИГАТЕЛЬ»



Производитель .... научно-производственная компания Mageric Technologies, Москва

Цена полной обработки (два флакона) .... 1300 руб.

Странный состав. Самая высокая эффективность снижения механических потерь сочетается с невысокими результатами по мощности и экономичности мотора. Сильно настораживает то, что после второй обработки итоговые параметры упали. Технология применения недоработана? И особого изменения геометрии мы не увидели – все результаты в пределах погрешности измерений.

(+) Самая высокая эффективность снижения механических потерь. Самая простая технология применения.

(–) Резкое ухудшение результатов по итогам второй обработки.

1 место «ИКС СУПРОТЕК УНИВЕРСАЛ»



Производитель .... ООО «Научно-производственная торговая компания «Супротек», Санкт-Петербург

Цена полной обработки (два флакона) .... 1400 руб.

Стендовые испытания в целом подтвердили результаты, полученные ранее в ходе пробега. Эффект есть, отрицательных последствий не обнаружили. Это значит, что и состав, и технология применения вполне доведены. Так что если результаты наших иследований вас устраивают – вперед! Как долго сохранится эффект? Это тема отдельного иследования.

(+) Достаточно высокая эффективность обработки, отсутствие каких-либо негативных последствий.

(–) С учетом необходимости замены масла после каждой обработки – процедура недешевая.

Геомодификатор способен реально снизить мощность трения и повысить надежность мотора.

ких условиях влияние сформированного слоя не столь велико, поэтому и эффект уменьшается.

В нормальных эксплуатационных режимах все значительно скромнее. Если экономия расхода топлива в режиме холостого хода доходила до 10%, то под нагрузкой она сокращалась до 2–5%.

В целом результат, усредненный по режимам городского цикла, положительный, в том числе и по остаточным углеводородам.

А вот показатели оксидов азота в большинстве случаев стали хуже. Почему? Да потому, что температуры цикла увеличились – сказывается ухудшение теплоотвода (температуры отработавших газов подросли).

ВСКРЫТИЕ ПОКАЖЕТ...

Интересно, что «Супротек» дает устойчивый положительный эффект, стабилизирующийся к середине второй обработки. А вот у РВС-ИПИ и RVS Technology G4 по окончании второй обработки наблюдается либо существенное снижение того положительного эффекта, который был получен после первого ввода состава, либо отсутствие прогресса. Особенно это заметно по изменению мощности двигателя. Почему так? Влияет насыщение масла всякими загрязнениями и продуктами износа, активно развивающееся на начальных стадиях отмывки мотора и микрошлифовки поверхностей.

Если поверхности трения после «Супротека» выглядели вполне достойно – с нормальным блеском, с очевидно залеченными следами былой «веселой жизни» мотора, то после RVS Technology G4 на них четко виднелись новые повреждения, очевидно полученные уже в ходе обработки. Особенно досталось вкладышам подшипников. Нечто подобное, только выраженное намного слабее, обна-

КАК ОБРАБАТЫВАЛИ ДВИГАТЕЛИ

Проще всего пользоваться составом РВС-ИПИ: прогрел мотор, выдавил в маслозаливную горловину полтюбика состава (вот только точность дозировки в этом случае – «плюс-минус крокодил») – и все, можно ехать. После 1000 км, если ожидаемого результата не получили, добавили остаток из тюбика. И уж теперь, по уверениям разработчиков, все наверняка будет «в шоколаде»!

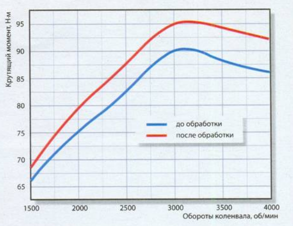
С обычным RVS все сложнее: сначала разболтать выдавленный из тюбика гель в бутылочке масла, потом влить смесь в разогретый мотор, полчаса поработать на холостых – и только после этого можно ехать. А через 1000 км нужно масло поменять и повторить процедуру со свежим.

У «Супротека» все уже готово, ничего смешивать не надо, но требуется долго трясти бутылочку с составом, чтобы осадок разошелся. Потом залил, немного покрутил на холостых – в дорогу! Также через 1000 км – вторая обработка, еще через 5000–10 000 км – третья. Но это по желанию. Мы третьей обработки не делали, чтобы не создавать «Супротеку» лишних преференций в испытаниях… Каждый раз перед новой обработкой меняем масло и промываем мотор.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЯ КОМПРЕССИИ ДО И ПОСЛЕ ОБРАБОТКИ, кг/см²

		1-й цилиндр	2-й цилиндр	3-й цилиндр	4-й цилиндр
«СУПРОТЕК»	до обработки	11,2/11,9*	11,5/12,3	11,5/12,1	11,9/12,7
	после обработки	11,6/12,4	11,8/12,3	11,8/12,5	12,4/13,2
РВС-ИПИ	до обработки	11,8/12,2	11,7/11,9	12,0/12,3	12,3/12,6
	после обработки	11,8/12,2	12,1/12,4	12,5/12,8	12,9/13,2
RVS TECHNOLOGY G4	до обработки	11,8/12,2	11,3/11,6	13,4/13,6	13,4/13,7
	после обработки	12,0/12,4	11,3/11,6	13,6/13,9	13,7/14,0

**Показатели в числителе – при закрытом дросселе, в знаменателе – при открытом.*



Обработка двигателя «Супротеком» принесла прибавку крутящего момента в среднем на 5–6%.

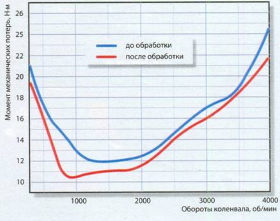
ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ В РЕЖИМЕ ХОЛОСТОГО ХОДА

		Обороты, об/мин	Расход топлива, кг/ч	CO, %	CH, ppm	NO_x, ppm
«СУПРОТЕК»	до обработки	856	0,686	1,24	589	45
	после первой обработки*	845	0,631	0,75	325	59
	после второй обработки*	850	0,609	0,52	245	68
РВС-ИПИ	до обработки	840	0,701	1,09	641	56
	после первой обработки*	851	0,611	0,56	315	76
	после второй обработки*	859	0,590	0,42	201	99
RVS TECHNOLOGY G4	до обработки	861	0,676	1,11	511	41
	после первой обработки*	848	0,654	0,89	389	55
	после второй обработки*	853	0,649	0,75	321	61

**После регулировки состава смеси в режиме холостого хода для достижения устойчивой работы при n = 850 об/мин.*

Заливать геомодификатор в убитый мотор бессмысленно и даже опасно!

Обработка двигателя геомодификаторами резко снижает трение при малых, а также при больших оборотах, когда поршням и подшипникам особенно тяжело. Так ведет себя мотор при обработке составом РВС-ИПИ.



УСРЕДНЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ИЗМЕНЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ МОЩНОСТИ, ЭКОНОМИЧНОСТИ И ТОКСИЧНОСТИ ДВИГАТЕЛЕЙ, % относительно базы



		Мощность	Расход топлива	CO, %	CH, ppm	NO_x, ppm
«СУПРОТЕК»	после первой обработки	1,76	–5,04	–25,32	–20,95	–0,65
	после второй обработки	6,21	–7,89	–34,55	–36,65	1,94
РВС-ИПИ	после первой обработки	3,91	–4,51	–24,00	–17,59	7,55
	после второй обработки	1,12	–6,28	–23,69	–14,78	14,30
RVS TECHNOLOGY G4	после первой обработки	0,81	–1,51	–17,79	–11,07	–0,46
	после второй обработки	0,11	–1,78	–19,37	–8,08	6,36

ружили и при вскрытии мотора после обработки РВС-ИПИ.

Обработка двигателя геомодификатором не приемлет принципа «Залил и поехал». Это – технология. Итоговый эффект сильно зависит от степени ее проработанности, а также от качества состава.

ПАЦИЕНТ ЗДОРОВ?

Геомодификатор – сильнодействующее лекарство, показанное далеко не всем. Лить составы в новый мотор противопоказано по гарантийным соображениям. В совсем старые – просто бесполезно. Основное поле для деятельности геомодификаторов, как нам представляется, это моторы со средней степенью износа, еще вполне бодрые, но уже изрядно побитые жизнью. Внутренних ресурсов для безболезненного восприятия процедуры обработки у них достаточно, а ожидаемый эффект, возможно, компенсирует стоимость процедуры. Более того, геомодификаторы обдирают грязь со всех мест, куда могут добраться. И это тоже понравится двигателю. Поэтому на моторах в такой стадии износа и результат окажется выше, будь то компрессия или расход топлива.

Впрочем, мы итожим результаты экспертиз, а выбор, как обычно, за вами. Мы только даем объективную информацию и свое субъективное мнение. **ЗР**

Наиболее эффективна обработка двигателя со средней степенью износа.

Российская оборона

В предлагаемом обзоре Михаила Колодочкина – электронные и механические «охранники», обладающие определенными изюминками, реальной ценой и, между прочим, российским гражданством. Сочетание всех этих достоинств – по нынешним временам большая редкость.

А может ли быть хорошая противоугонка недорогой? Уверенно отвечаю: да, может. Однако доводы касательно механики и электроники при этом совершенно разные. К примеру, среди механических устройств по угоностойкости лидируют не какие-то инопланетные изделия с космической стоимостью, а блокираторы рулевого вала типа «Гарант» и их многочисленные клоны.

Что касается электронных противоугонных систем, то их полезность на 99% определяется талантом мастера-установщика. Один за пару часов прикрутит потроха системы в самом доступном месте, после чего устроит вам шоу, продемонстрировав щелкающие замочки и мигающие светодиодики. Другой же убьет на аналогичное авто сутки, зато доберется до нескольких труднодоступных мест и заблокирует жизненно важные цепи так, что не всякий сервис разберется, почему проклятый мотор не заводится. Это в равной степени касается как навороченных систем, так и более простых. Недаром профессионалы говорят, что тумблер, установленный мастером, куда лучше спутниковой «охранки», которую смонтировал халтурщик. Отсюда несколько парадоксальный вывод: полезность электронной защиты вовсе не пропорциональна ее стоимости! Именно поэтому недорогая электроника прекрасно может охранять ваше авто.

Какая защита лучше – электронная или механическая? Скажу так: квартиру может стеречь как надежный замок, так и пультовая охрана МВД – бессмысленно противопоставлять одно другому. Но повторю еще раз: если механику мастер обязан устанавливать строго по шаблону, то электронику – только индивидуально, не повторяясь нигде и никогда. А на это способны немногие.

К большому сожалению, противоугонный бизнес оброс невероятным количеством мифов и предубеждений. Причем одинаково заблуждаются как производители, уверяющие в неприступности своих изделий, так и обыватели, услышавшие где-то, что любая система нейтрализуется в считаные секунды. Не верьте ни тем ни другим – просто постарайтесь сделать так, чтобы на вашей машине стояли хотя бы две противоугонки. Помните также, что удобство пользования системой и ее надежность часто противоречат друг другу. Удачи! ЗР

ПРОТИВОУГОННАЯ СИСТЕМА BASTA



Изготовитель .... ООО «Альтоника» (Россия)
Ориентировочная цена .... 6800–12 000 руб.
Применяемость .... практически без ограничений

Для включения и отключения никаких действий от водителя не требуется: вместо привычных брелоков с кнопочками используется так называемая метка. Но в отличие от привычных меток, работающих в диапазоне 443,92 МГц, здесь использован блютузовский диапазон – 2,4 ГГц. Благодаря этому система получилась миниатюрной и помехозащищенной. На случай отсутствия метки предусмотрено управление путем ввода скрытого кода.

\+ Миниатюрность, простота установки (нет центрального блока, не надо тянуть провода к скрытой блокировке), возможность совместной корректной работы с дистанционным пуском двигателя (технология WAIT UP).

– Несмотря на современную схемотехнику, эффективность противоугонных функций системы сильно зависит от квалификации установщика.

ИММОБИЛАЙЗЕР-СЕКРЕТКА SPIRIT-12 HT



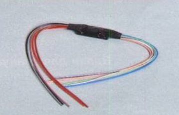
Изготовитель .... НПК «Полярный Волк» (Россия)
Ориентировочная цена .... 2830 руб.
Применяемость .... без ограничений

Миниатюрное и герметичное устройство предназначено для монтажа в подкапотном пространстве. Управляется одной кнопкой (штатной или дополнительной), с помощью которой владелец вводит код, варьируя длительность нажатия. Код может изменяться пользователем неограниченное число раз. При включенной охране встроенный датчик движения глушит мотор угоняемой машины в момент начала движения. Датчик движения – трехосевой, адаптивный.

\+ Простота пользования, миниатюрность. Полная совместимость с системами автоматического пуска двигателя (не требует обхода собственной блокировки). Защищает от угона, в том числе при краже ключей.

– Управление кнопкой – не самое современное решение. И, как всегда, приходится уповать на способности установщика.

КНОПОЧНЫЙ ИММОБИЛАЙЗЕР ESCONT CORNER



Изготовитель .... ООО «Авантех» (Россия)
Ориентировочная цена .... 3800 руб.
Применяемость .... практически без ограничений

Бескорпусное миниатюрное устройство ничем не выдает своего присутствия в машине: габариты блока малы, а для управления используют одну из штатных кнопок автомобиля. Содержит датчик движения и включает блокировку по его команде. Позиционируется разработчиками и как второй рубеж охраны для автомобилей, оснащенных Escont Slave. Подходит автосалонам для массовой установки.

\+ Особо компактное исполнение (30×15×9 мм) с низким энергопотреблением. Отсутствие у владельца брелока или метки, выдающих наличие «охранки», не мешает дистанционному пуску двигателя.

– Для разблокировки нужно давить на клавиши в салоне, а это нравится не всем. Кроме того, для блокировки мощных цепей необходимо внешнее реле.

ОХРАННАЯ СИСТЕМА ESCONT SLAVE



Изготовитель.......................... ООО «Авантех» (Россия)
Ориентировочная цена.......................... 3400 руб.
Применяемость.................. практически любые авто, управляемые штатным брелоком

В переводе slave означает «раб»: слэйв-система как бы попадает в рабство к штатному брелоку автомобиля, приноравливаясь к управляемым им дверным замкам и другим исполнительным механизмам. При этом штатный брелок превращается из механизма для открывания/закрывания дверей в пульт управления охранной сигнализацией. Модификации системы предусматривают снятие блокировки не штатным брелоком, а, например, транспондерным ключом типа Dallas i-Button.

➕ В комплекте с одноименным кнопочным иммобилайзером составляет недорогой вариант защитной системы, подходящей для массовой установки (автосалоны и т. п.).

➖ В простейшем варианте (без ключа Dallas) изделие беззащитно перед жуликами, сумевшими скопировать штатный брелок.

ЭЛЕКТРОННО-УПРАВЛЯЕМЫЙ ТОПЛИВНЫЙ КЛАПАН БЛ-ЭК BOX



Изготовитель.............. ООО «Фирма «Экипаж» (Россия)
Ориентировочная цена...................... 5000–7600 руб.
Применяемость............ устанавливается практически на любые авто с бензиновыми двигателями

Неразборное изделие механически блокирует подачу топлива. Код доступа записан в его энергонезависимой памяти – прямая подача питания на электромагнит конструктивно невозможна. Управляют клапаном по кабелю длиной до 4 м с помощью электронной карты: ее подносят к антенне, расположенной в салоне или другом удобном месте.
Упрощенный вариант изделия – устройство БЛ-ЭК valve, где вместо кода достаточно нажать скрытую кнопку. Выпускается еще три вида клапанов.

➕ Установка изделия практически не связана с электрическими цепями автомобиля, а потому риск повредить даже очень дорогую и технически сложную машину минимален.

➖ Вмешательство в топливную магистраль.

ПРОТИВОУГОННЫЙ ЗАМОК ЗАЖИГАНИЯ «ГАРАНТ БАСТИОН 2024 T SINGLE»



Изготовитель.............................. ООО «Флим» (Россия)
Ориентировочная цена............................... 5600 руб.
Применяемость......... «Лада-Калина», «Лада-Приора», «Шевроле-Нива», «УАЗ-Патриот»

Противоугонный замок с выключателем зажигания, который полностью заменяет штатный узел. Совмещает функции замка зажигания, противоугонного замка, защиты стартера от повторного включения при работающем двигателе, а также реализует ряд программируемых сервисных функций. Механизм жестко фиксирует стальной ригель в пазе вала рулевого управления. Механизмы секретов: Abloy Protec (1,97 млрд. комбинаций) и Abloy Exec (360 млн. комбинаций).

➕ Данный замок не позволяет оставить машину без защиты: постановка на охрану происходит автоматически, когда водитель вынимает ключ из замка зажигания. Удобство пользования.

➖ Ограниченный модельный ряд.

Воинствующая серость

Подделка практически всегда гораздо хуже оригинала. С изделием от серого дилера сложнее: в коробке со знакомой надписью может оказаться как фирменная вещь, так и черт-те что. Про нелегальные амортизаторы и лампы рассказывает Михаил Колодочкин.

Серых дилеров иногда называют волками рынка, и не только за цвет. Дескать, волки оздоровляют ситуацию, пожирая слабых и больных, а люди добиваются того же, подрывая бизнес монополистов. Отметим, что поступившая по серым каналам продукция обычно пользуется устойчивым спросом, чему способствует заметно более низкая цена. А вот разговоры про цивилизованный да еще демонополизированный рынок – это, извините, демагогия.

Сейчас война официальных дилеров с серыми обострилась. Японская «Каяба», например, уже потеряла счет судебным тяжбам с теми, кто под видом фирменных амортизаторов ввозит в Россию что угодно и как угодно, игнорируя права владельцев торговой марки. Кстати, о «монополизме» – на российском рынке присутствуют амортизаторы примерно 30 брендов! Изделие от серого дилера – лотерея, в коробке может оказаться как фирменный «японец», так и безвестный выходец из Арабских Эмиратов. Но независимо от места рождения такой амортизатор в любом случае остается за бортом авторизованного сервиса, который «Каяба» гарантирует всем покупателям «белых» запчастей.

В той же войне закаляется и «Филипс». А куда ему деваться, когда на российских прилавках то и дело «вспыхивают» одноименные лампы, нелегально ввозимые невесть откуда? В «неправильной» упаковке вполне могут находиться филипсовские лампочки, однако предназначенные исключительно для азиатского рынка. Их нельзя продавать не только в России, но и во всей Европе. И никакой ответственности за их качество «Филипс», естественно, не несет.

Волки – хищники! Как и серые дилеры, которые становятся врагами серьезных фирм, тратящих кучу денег на сертификацию, таможенное оформление, гарантию и прочие атрибуты цивилизованного бизнеса. Примеры подобной борьбы с культурой, безопасностью и элементарной порядочностью – на фото. ЗР





Амортизаторы «Каяба», поставляемые официально, легко отличить по белой наклейке Ростеста либо типографской надписи на коробке. Не слушайте тех, кто говорит, что все, мол, одинаковые...



Тара без белой наклейки или типографской надписи – признак неофициальной, серой поставки амортизаторов.



Лампы, что слева, не имеют права продаваться в России. Изделие, предназначенное для азиатского рынка, попало в нашу страну неведомыми путями, а потому «Филипс» за его российскую судьбу не отвечает. Справа – правильный товар: упаковка «ростом» повыше, в описании есть русский текст.

Отличительная черта правильной лампы – на упаковке есть знаки соответствия.



Камские узоры

Отечественный производитель освоил выпуск шин с асимметричным рисунком протектора. Опробовать их довелось Антону Мишину.

По утверждению разработчиков, KAMA EURO-129 дает большую уверенность при движении по любому покрытию. Это обеспечивается новыми материалами в конструкции шины и особенностями рисунка протектора – внешняя его часть способствует надежному сцеплению колес с сухим асфальтом, а внутренняя эффективно работает на мокром покрытии.

У новинки трехслойный протектор из каучука с кремнеземным наполнителем, сохраняющий первоначальную эластичность и повышенную износостойкость на протяжении всего срока службы шины.

Эта модель нижнекамских шинников помогает сократить тормозной путь, улучшить устойчивость и управляемость, снизить расход топлива и увеличить срок службы элементов ходовой части, поскольку шины стали легче, а более тонкий подканавочный слой позволил уменьшить гистерезисные потери.

Появился удобный индикатор остаточной глубины протектора – прорезь в виде косого клина и отформованная линейка внутри широкой канавки.

Нам удалось опробовать новинку на «Шкоде-Октавия». Покрышки обладают очень мягким характером скольжений. Правда, последние довольно ранние – будто предупреждают об опасности. При резких поворотах автомобиль соскальзывает передней осью наружу, распрямляя траекторию; в более плавных при увеличении скорости появляется мягкий занос задней оси, который легко компенсировать рулем и газом.

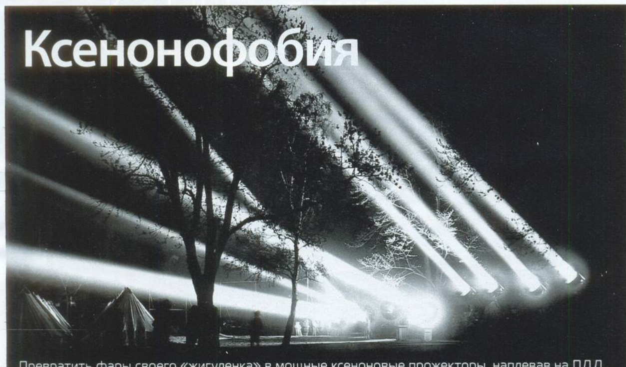
Комфорт очень неплох – шины хлопают лишь на крупных стыках и на фоне аэродинамического гула автомобиля почти не шумят.

К началу летнего сезона KAMA EURO-129 появится на рынке в 11 типоразмерах: от 175/70R13 до 215/60R16. Цены на нижнекамскую новинку обещают демократичные, что в наше непростое время особенно приятно. ЗР



Внешняя часть асимметричного протектора отвечает за надежное сцепление колес с сухим асфальтом, а внутренняя эффективно работает на мокром покрытии. Три широких продольных «канала» вбирают в себя воду, серповидные канавки отводят ее из пятна контакта.

Ксенонофобия



Превратить фары своего «жигуленка» в мощные ксеноновые прожекторы, наплевав на ПДД, сегодня не проблема: продается все необходимое, включая талон техосмотра. Но каково при этом будет встречным? И может ли такой «жигуль» честно пройти ТО? Светораспределение изучали на практике Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Сменить галогеновые лампы Н4 на ксеноновые очень просто: в продаже есть как отдельные узлы подобной системы, так и полные комплекты. Производителей несколько, цены – от 3 до 7 тыс. руб. Есть и отечественные наборы, но на них цена почему-то пятизначная...

Между прочим, стоимость определяет не только страна-производитель. Комплекты подороже обычно содержат так называемый «биксенон». Электромагнит двигает лампочку взад-вперед, перемещая дуговой разряд из положения, предписанного для нити ближнего света, в другое, где обычно находится нить света дальнего. А вот в простых «ксенонах» вообще нет дальнего света! Продавцы услужливо намекают на то, что он никому и не нужен: как врубишь, дескать, ближний, так сразу все в стороны и шарахнутся!

С продавцами все ясно – у них работа такая. Как ясно и с теми, кто снабдил приобретенные нами ксеноновые лампы какими-то сертификатами соответствия... Правда, их цоколь а-ля Н4 заведомо не соответствует Правилам ЕЭК ООН № 98, но это уже выбивается из темы статьи. Наша задача куда проще: установить эти лампочки в новенькие штатные фары ВАЗ-2105 и ВАЗ-2114 и объективно оценить распределение светового потока. Мы уже писали (ЗР, 2009, № 3), что согласно ПДД любой «ксенон» на авто, изначально не рассчитанных на такие лампы, противозаконен. Теперь же интересно выяснить, можно ли отловить нарушителей не на глазок, а инструментальным методом?

Освещенность измерительного экрана мы оценивали, как и положено, в 28 точках. Из них бросаются в глаза (в прямом смысле слова!) те, которые и породили праведную «ксенонофобию»: здесь освещенность многократно превышает нормативы и вызовет ослепление водителя встречного автомобиля, окажись он на месте бессловесного экрана. Подробности – в таблице и подписях к фото, а общий вывод вполне ожидаемый: противозаконный «ксенон» реально слепит водителей как встречных машин, так и тех, что едут перед вами (через зеркала!). И если фара автомобиля проектировалась под галогенки, то никакие газоразрядные лампы – ни китайские, ни марсианские – ставить туда нельзя. ЗР

Ксеноновые лампы мешают нормально светить обычным фарам!

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ЛАМП (в наиболее характерных точках)

Испытуемая лампа	B50L	точка 6 зоны В	Н (дальний свет)
Норматив согласно Правилам № 112 ЕЭК ООН	не более 0,48	не более 0,84	–
Стандартная Н4	0,38/0,35*	0,28/0,40	59,0/80,6
Набор SHO-ME	1,58/1,01	1,18/1,18	52,8/24,8
Набор Bagira	4,78/3,66	20,2/20,6	–

*Фара ВАЗ-2105/фара ВАЗ-2114.

HIGH INTENSITY DISCHARGE HEADLAMP SYSTEMS BAGIRA

Заявленный производитель
«Интерпауэр компани», Южная Корея
Ориентировочная цена **3400 руб.**



С таким комплектом не нужно выбирать между ближним и дальним, просто врубить фары – и вперед! При этом относительно ослепляющей силы света за вдвое меньшую по сравнению с биксеноном цену продавец не обманул – освещенность в точке B50L (на уровне глаз несчастного встречного водителя) вдесятеро превышает допустимую норму. В точке 6 зоны B (соответствует зеркалу машины, едущей впереди) превышение более чем 20-кратное! Вы этим пользуетесь? Извините, но вы просто… убийца!

HIGH INTENSITY DISCHARGE HEADLAMP SYSTEMS SHO-ME

Заявленный производитель
MAXLUX Company, Южная Корея
Ориентировочная цена **7000 руб.**



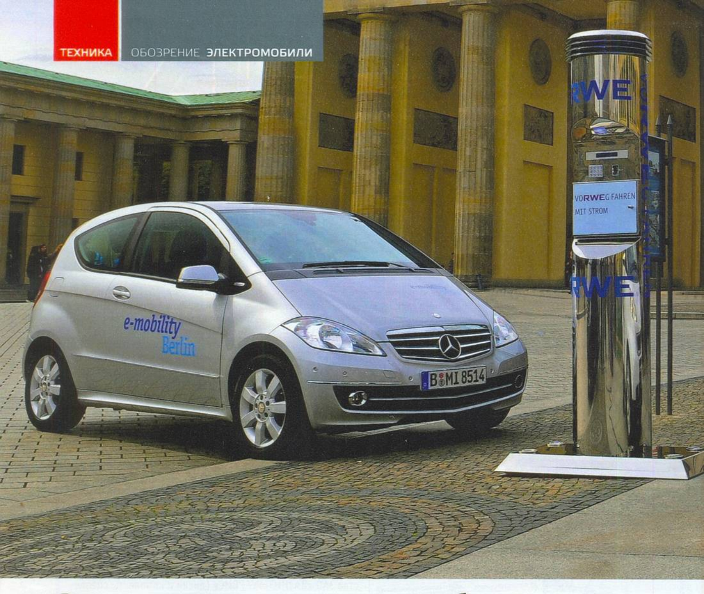
Поскольку в этом наборе есть и ближний, и дальний свет, производитель не постеснялся поставить на коробке знак российской сертификации с номером АИ 75. Как получили этот сертификат, непонятно: степень превышения нормативов в точке B50L и точке 6 зоны B составляет 4 и 1,5 раза соответственно. Дальний свет, напротив, явно слабоват: освещенность оказалась вдвое меньше нормы, рассчитанной исходя из общего светового потока, и даже чуть меньше полученной со штатной галогенкой. Забавно...

ШТАТНАЯ ЛАМПА H4

Заявленный производитель
Philips, Нидерланды
Ориентировочная цена **100 руб.**



Выданные этой лампой параметры в родной, предназначенной для нее фаре полностью соответствуют требованиям Правил ЕЭК. В точке B50L освещенность на 0,02 лк не дошла до предельно допустимой границы (вот это точность!), а в точке 6 зоны B оказалась втрое ниже предельно допустимой (зайчика в зеркале не будет!). И, наконец, в режиме дальнего света лампа обеспечила освещенность большую, нежели ксеноновый набор, который обходится в 70 раз дороже.



Электрические грабли

До сих пор ни один проект продвижения электромобилей не оказался коммерчески успешным, несмотря на мощную государственную поддержку. О самых известных рассказывает Глеб Макаров.

В это трудно поверить, но в 1900 году примерно треть машин в Америке приводилась в движение электричеством! Примерно в то же время в Техасе нашли нефть, а восемь лет спустя Форд основал массовое производство модели Т – и бензиновый мотор победил окончательно и бесповоротно.

КУРОРТНЫЙ РОМАН

На западном побережье Франции есть курортный город Ла-Рошель, который послужил местом первого масштабного эксперимента по внедрению электромобилей. Начало ему положило сотрудничество концерна «Пежо-Ситроен», властей города Ла-Рошель и компании EDF (расшифровка аббревиатуры – «электроэнергетика Франции»).

В декабре 1993 года 50 электромобилей на базе «Пежо-106» и «Ситроен-АХ» были переданы для опытной эксплуатации. Три десятка нашли свое место в парках частных компаний, остальные попали на службу муниципалитета.

В местах хранения электромобилей и на АЗС установили 16-амперные портативные станции, способные за ночь зарядить аккумуляторы для поездки на расстояние до 90 км. Воткнув штекер в разъем на 5 минут, можно было проехать еще 10 км. Один полный сеанс стоил 1,6 экю (примерно 2 доллара; экю использовали при безналичных расчетах, пока не появился евро). Раскошелившийся на 50 экю получал безлимитный абонемент на 18 месяцев.

Впрочем, это были еще не все расходы! С каждым циклом емкость никель-кадмиевых батарей снижалась, и в среднем через 5000 км (60–100 циклов зарядки-разрядки) требовалось их обслужить или заменить. Никель-кадмиевые аккумуляторы не терпят частичных циклов, их необходимо разряжать до конца, что крайне неудобно. Действующая по сегодняшний день



услуга оплачивается ежемесячными взносами в 18 евро. При оплате годовой страховки сумма снижалась на порядок благодаря дотациям. Но самым приятным сюрпризом для пользователей электромобилей была бесплатная парковка.

Результат пробной эксплуатации признали удовлетворительным. Маленькие городские машинки исправно трудились на своих временных хозяев. Пускай максимальная скорость ограничивалась 91 км/ч, но динамика вполне устраивала водителей. Электромобили «Пежо» и «Ситроен» после 21 месяца испытаний решили запустить в серию. Увы, цифры продаж оказались слишком скромными…

ЭЛЕКТРОКАРЫ

На сей раз программу приняли шесть городов. Помимо Ла-Рошели, экспериментировать с электричеством решились шведский Стокгольм, норвежский Ставангер, голландский Роттердам, немецкий Эрланген и итальянский Милан. Замысловатое название ELCIDIS (Electric Vehicle City Distribution Systems) подразумевало использование электромобилей в службах доставки.

Большую машину можно под завязку набить аккумуляторами, чтобы обеспечить хороший запас хода. Выбор остановили на недорогих свинцово-кислотных батареях, и в конечном итоге именно это сыграло отрицательную роль. В марте 1998 года грузовики и фургоны, всего 39 электромобилей и 16 гибридов, начали трудиться на городских маршрутах. Была создана специальная сеть зарядных станций, однако заметных преимуществ не выявилось. Электрический «Мерседес-Бенц Спринтер» со свинцово-кислотными аккумуляторами Zebra Z5C, например, весил 3 т (дизельный – 2 т) и был способен перевезти всего 500 кг груза не далее чем на 60 км. «Ситроен-Берлинго» с никель-кадмиевой батареей мог перевезти те же 500 кг на 80 км. В холодную погоду водителя и пассажира согревал… бензиновый отопитель.

Тяжелые гибриды были приняты лучше, в основном благодаря относительной независимости от заряжающих станций. Но перевозить грузы

Не так давно в германской столице стартовал проект e-mobility Berlin. Реализуют его энергетическая компания RWE и «Мерседес-Бенц». К концу 2009 года планируется выпустить на улицы сотню автомобилей «Смарт» и «Мерседес-Бенц» А-класса с электродвигателями. В электронную память каждой машины заложен денежный счет для оплаты электричества. На территории города планируется построить 500 зарядных станций. Впрочем, по мнению некоторых экологов, электрические машины будут наносить больший вред, чем дизельные, поскольку электроэнергией Берлин снабжают угольные ТЭЦ.





«Пежо-106 Электрик» внешне не отличается от бензиновой версии, но под капотом прячет поперечно расположенный бесколлекторный электродвигатель и никель-кадмиевые аккумуляторы.

Коэффициент аэродинамического сопротивления двухместного купе GM EV1 (ЗР, 1977, № 3) – один из лучших в автомобильном мире: C_x = 0,195. Обтекаемые панели из композитных материалов противостоят появлению вмятин и поглощают энергию удара при столкновениях. Полученный опыт пригодился при создании самого ожидаемого гибрида 2010 года – «Шевроле-Вольт».

эффективнее, чем обычные автомобили, они не могли. Подзаряжаемый гибрид «Мерседес-Бенц Атего» принимал на борт лишь 2,3 т против 5,9 т у обычной машины. В почтовой службе неплохо проявили себя 10 гибридов «Ауди-А4 Дуо». Правда, при грузоподъемности 400 кг объема грузового отсека хватало лишь для писем и посылок… Остается добавить, что у всех гибридов были очень скромные возможности: на электротяге они могли проехать чуть более 30 км. Дальше в работу вступал дизель, и все экологические преимущества вылетали в трубу. Оснований продолжать эксперимент не нашлось.

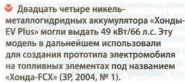
КАЛИФОРНИЙСКАЯ ПЕТЛЯ

В 1990 году сенат штата Калифорния издал закон о том, что каждый автопроизводитель, желающий остаться на местном рынке, должен к 1998 году поднять долю автомобилей с нулевым выбросом вредных веществ в общем объеме реализованной продукции до 2%, а в 2003 году – до 10%!

Самым неординарным был, конечно, GM EV1 (Electric Vehicle), представленный в 1996 году. Это первый электромобиль, разработанный с нуля, а не построенный на базе серийного авто. В 1997-м через дилерскую сеть «Сатурн» распространили 660 электромобилей, оснащенных свинцово-кислотными батареями. Стоимость аренды составляла от 300 до 550 долларов в месяц, пробег на одной зарядке – до 120 км с аккумуляторами «Делко» или 160 км на «панасониках».

Электромобиль GM EV1 обладал отличной динамикой: с места до 100 км/ч он разгонялся всего за 8 с. Расположение аккумуляторов снизу кузова, между передними сиденьями, обусловило низкий центр тяжести и придало дополнительной устойчивости при маневрах. Зарядное устройство, похожее на небольшой холодильник, могли установить в гараже владельца за 20 долларов ежемесячной арендной платы. Такими же оснастили стоянки около офисов. Безопасный бесконтактный разъем с индуктивной передачей тока позволял иметь дело с высоким напряжением даже под дождем.

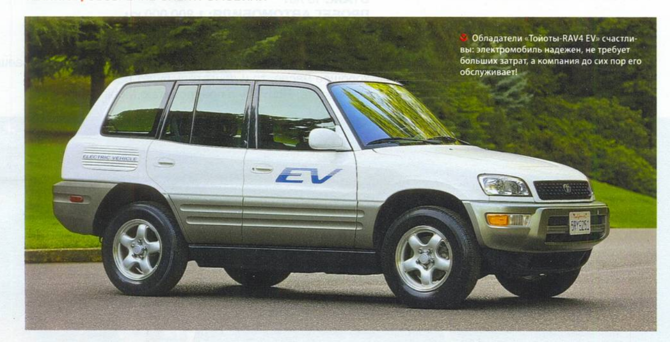
В 2000 году к арендаторам поступило 457 машин EV1 второго поколения, оснащенных никель-металлогидридными батареями. Пробег без подзарядки вырос до 240 км! Впрочем, такие аккумуляторы плохо работали при высоких температурах, поэтому выезд с ними на дороги жаркой Аризоны был заказан. На двух экземплярах со свинцовыми батареями при зарядке возник пожар вследствие дефекта индуктивного порта. И хотя пострадали только автомобили, первое поколение EV1 в марте 2000 года решили отозвать. Но к окончательному закрытию всей программы подтолкну-



Двадцать четыре никель-металлогидридных аккумулятора «Хонды-EV Plus» могли выдать 49 кВт/66 л.с. Эту модель в дальнейшем использовали для создания прототипа электромобиля на топливных элементах под названием «Хонда-FCX» (ЗР, 2004, № 1).







Обладатели «Тойоты-RAV4 EV» счастливы: электромобиль надежен, не требует больших затрат, а компания до сих пор его обслуживает!

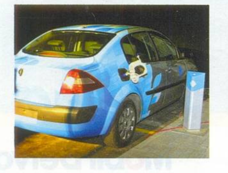
ло изменение закона о минимальной доле транспорта с нулевым выбросом. К слову, на сегодняшний день он переписан четырежды. В последней редакции 16-процентный порог для «обезгаженных» машин должен стать реальностью лишь к 2018 году.

Надо сказать, даже арендной платой 500 долларов в месяц EV1 не окупался. По истечении срока договора эти электромобили были изъяты и утилизированы, несмотря на бурные протесты пользователей и защитников окружающей среды.

В 1997 году свой вариант, EV Plus, представила «Хонда». Главным козырем стали никель-металлогидридные аккумуляторные батареи, впервые установленные на транспортном средстве. Их преимущество – отсутствие эффекта памяти, снижающего емкость после неполной разрядки. Компактный трехдверный хэтчбек мог перевезти четырех пассажиров на 200 км, однако его собственный вес составлял нескромные 1600 кг. Встроенное зарядное устройство позволяло «заправиться» за 6 часов от обычной розетки. Стоила «Хонда-EV Plus» без малого 53 тыс. долларов, поэтому возможность пустить ее в продажу не рассматривалась. Заказчикам предлагали только аренду на три года за 450 долларов в месяц. Акция имела направленность скорее рекламную, нежели практическую. После появления гибридной «Хонды-Инсайт» все 340 машин EV Plus утилизировали.

Наиболее удачный с точки зрения успеха на рынке электромобиль разработала «Тойота». Электрическая версия RAV4 EV с виду ничем не отличается от бензиновой машины. Высокая степень унификации позволила уложиться в 33 тыс. долларов. Первоначально построили прототипы со свинцово-кислотными и никель-металлогидридными аккумуляторами «Панасоник», в производство запустили никель-металлогидридную версию. Первые четыре года наслаждаться поездкой на бесшумном кроссовере могли только служащие североамериканского отделения «Тойоты».

В марте 2002-го этот электромобиль поступил в широкую продажу. Несмотря на отсутствие рекламы, 328 штук раскупили сразу же. Могли бы продать и намного больше, но сборочное производство не рассчитано на массовый спрос. К сожалению, выпускать модель стало невозможно технически, поскольку прекратилось производство тех самых аккумуляторов. Права на них перешли к американской компании «Шеврон», которая почему-то свернула выпуск, невзирая на стабильный спрос. Интересно, что годом раньше «Шеврон» слился с «Тексако», частью которой владеет… «Дженерал моторс». Покупатели оценили японское честолюбие, ведь фирма не воспользовалась случаем уничтожить RAV4 EV. Некоторые еще катаются по калифорнийским дорогам!



Как обойти главный недостаток электромобилей – длительное время зарядки? Создать сеть станций, где можно не только подзарядить, но и поменять подсевшую батарею. Такое решение предложил израильский бизнесмен Шай Агасси, представив проект Better Place. Концерном «Рено-Ниссан» разработаны версии электромобилей с быстросъемными аккумуляторами, способные также заряжаться от розетки. В Израиле планируют развернуть сеть обслуживающих станций. На выбор страны повлияли небольшая территория и зависимость от поставщиков нефтепродуктов.

ПРО РОМЕО И ДЖУЛЬЕТТУ

Несмотря на все старания разработчиков и немалую помощь государства (строго говоря, эти деньги отобрали у простых автомобилистов и даже пешеходов), все электрические проекты последних лет провалились. Нет повести печальнее на свете? Полно грустить! На самом деле все было не так: студент Ромео Монтекки подрабатывал садовником у семейства Капулетти и всякий раз наступал на свои грабли. Главное, каждый раз по-новому! Трагедии пока что не произошло... ЗР

Выходи на букву S

Летом появится обновленная версия самого престижного седана «Мерседес-Бенц» – верный признак, что не за горами и совсем новая модель. Представить послезавтрашний день пытался Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

Посмотреть на «мерседесы» ближайшего будущего можно, повнимательнее приглядевшись к прототипу Concept Fascination. Трехдверный универсал с резко очерченными формами выглядит свежо и энергично, чуть агрессивнее, нежели нынешний S-класс.

Разумеется, как почти в каждом концепте, в этом немало необычного и просто удивительного. Создателей прототипа вдохновляла тема скачек. Скажем, сиденья по фактуре (спасибо, не по форме!) напоминают седло. Но главное – багажник! По краям деревянного пола – ниши для биноклей и фотокамеры «Лейка» со сменными объективами. По мысли создателей машины, абсолютно необходимые для поклонников скачек опции. Впрочем, не единственные. Нажатием кнопки из пола багажника поднимается столик, за ним, ближе к салону, – холодильник. А чтобы компании на пикнике было проще пользоваться этим великолепием, все боковые стекла автомобиля полностью опускаются. Кстати, средних стоек у концептуального «Мерседеса» нет.



Стиль интерьера – традиционный для фирмы. Впрочем, покупателям «Мерседеса» вряд ли понравилось бы, если бы он не был похож... сам на себя.

Флагманский «Мерседес-Бенц» не будет отличаться от нынешнего радикально, но станет чуть более массивным, отчасти вернувшись к имперскому стилю кузова W140.

Интересно, конечно, но покупателям будущего седана S-класса, вероятно, не менее важно, что у прототипа 4-цилиндровый дизель серии BlueTEC объемом 2,2 л и мощностью 150 кВт/204 л.с. Немного пофантазировав, прикинем: мощность 3-литрового дизельного агрегата инженеры могут поднять примерно до 280 л.с., а 4-литрового, скажем, до 370 л.с.! Внимайте, поклонники бензиновых монстров! А если учесть характеристики момента... Не случайно в Западной Европе представительский седан с дизелем давно не экзотика.



Mercedes-Benz Concept Fascination дает представление, какими станут серийные модели ближайшего будущего. Впрочем, энергичный, резковатый дизайн отчасти уже воплотили в седане и универсале С-класса.

Впрочем, и от моторов Отто (немцы издавна называют их так) фирма, разумеется, не откажется и наверняка повысит их мощность на 20–25 л.с. Какой же без этого новый автомобиль!

Кроме того, на «Мерседес-Бенце S» впервые в серийных немецких автомобилях появится гибридная силовая установка. На скорости до 15 км/ч будет работать лишь электромотор мощностью 15 кВт (в автомобильном эквиваленте – примерно 20 л.с.), установленный между бензиновым двигателем и 7-ступенчатой автоматической коробкой передач. Он же поможет при разгоне. Гибридная модификация, вероятно, появится даже раньше полностью нового седана на букву S, уже на модернизированной версии.

Понятно, что немецкий представительский седан начинят всеми достижениями в области комфорта и безопасности – от проецирования показаний приборов на ветровое стекло и устройства, автоматически затормаживающего машину в экстремальной ситуации, до самой совершенной аудиоаппаратуры. А как же набор для любителей пикников вблизи ипподрома? По заказу, полагаю, сделают. Не на конвейере... ЗР



Не думай о секундах свысока

Какой автомобиль самый быстрый – с самой большой максималкой или тот, который быстрее способен достичь ее? Разгон дает ощущения куда более сильные, чем самая высокая скорость. Как мы измеряем динамику, рассказывает Анатолий Фомин.

– Фары – ближний?
– Включены.
– DSC?
– Отключена.
– Кондиционер?
– Отключен.
– Режим двигателя?
– «Эм-Пауэр».
– Режим коробки?
– «Лонч контрол».
– Готов?
– Поехали!

На старте медленно рассеивается облако дыма от сгоревшей резины, а черный БМВ-М5 все быстрее оставляет за собой десятки и сотни метров динамометрической дороги. Ему требуется меньше 25 с и немногим более километра, чтобы достичь реальных 260 и спидометровых 270 км/ч. Дальше не пускает ограничитель…

Многочисленные электронные системы слишком глубоко проникли в управление двигателем и трансмиссией. Поэтому нам перед стартом необходимо убедиться, что их настройки не помешают автомобилю. Лучше потерять несколько секунд на проверку, чем заниматься перезамерами и разбираться, какая именно система удавила разгон.

Сами по себе замеры несложны: разгон с места до максимальной скорости мы делаем в двух направлениях динамометрической дороги, чтобы исключить влияние ветра. К сожалению, качество покрытия на разных концах «динамы» отличается, что заметно в начале разгона. Но, поскольку на первом этапе роль ветра невелика, вполне можно воспользоваться средним арифметическим.

ПРО «СТО», «ЧЕТЫРЕСТА» И «КИЛОМЕТР С МЕСТА»

Что касается совпадения заводских данных о разгоне с места до 100 км/ч и наших замеров, «Ниссан», «Тойота», «Порше» и ВАЗ (обкатанные и отрегулированные машины) вне критики – заявленные показатели, как правило, соответствуют измерениям ЗР. Остальные фирмы предпочитают давать парадные цифры, повторить которые при замерах сложно.

Во-первых, в ходе наших замеров в салоне всегда двое седоков, и не самой скромной комплекции (в среднем 200 кг с одеждой и аппаратурой). Во-вторых, мы замеряем весь разгон за один раз и заинтересованы в максимально интенсивном ускорении на всем его протяжении. Очень многие автомобили заточены под 0–100 км/ч на второй передаче – «отсечка» по оборотам наступает на 101–102 км/ч. Если замерять именно 0–100 км/ч, это позволит сэкономить 0,3–0,5 с, но, «перекрутив» вторую, получаем срабатывание ограничителя и провал в дальнейшем разгоне. В-третьих, очень важна комплектация. Как правило, автомобили из пресс-парков оснащены под завязку, а значит, заведомо тяжелее. Лишний вес – главный враг динамики: даже 250-сильный легковой автомобиль с каждым новым центнером прибавляет 0,5–0,7 с при разгоне до сотни. Машины попроще, с моторами 100–150 л.с., теряют более секунды! Другая гиря – большие красивые колеса. Плюс два дюйма в диаметре и 20–30 мм в ширину, и придется добавить еще секунду…

Любители дрэг-рейсинга предпочитают «американский стандарт»: ¼ мили, или 402 м. Тут свои законы, и стандартных машин, способных справиться с дистанцией быстрее 10 с, просто не бывает. Дрэгстеры класса «топфьюэл» способны разделаться с «четвертушкой» за половину этого времени. Ни формула, ни гоночный мотоцикл к таким ускорениям даже близко не подошли! (Кстати, когда мы публикуем – для заряженных машин – эту цифру, графа «0–400 м» означает не 400, а именно 402 м.)

Километр с места – еще один показатель для серьезных автомобилей. Выехать из 20 с пока не смог никто (даже тюнингованный «Порше» показал 20,98 с). Для этого показателя 25 с – не-



Для описания динамики важна не только (и не столько) скорость, но и время, за которое ее достигают.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Разгон, с	Porsche 911 GT2 (2008, тюнинг)	BMW M5 (2006)	Toyota Corolla (2007)	Lada Priora (2007)
0–20 км/ч	0,56	–	1,23	1,32
0–40 км/ч	1,04	0,91	2,55	2,74
0–60 км/ч	1,65	1,58	4,85	5,09
0–80 км/ч	2,44	2,82	7,51	7,75
0–100 км/ч	**3,36**	**5,09**	**11,29**	**11,60**
0–120 км/ч	4,40	6,49	15,95	16,56
0–140 км/ч	5,77	8,14	23,10	24,34
0–160 км/ч	7,39	9,73	34,13	35,59
0–180 км/ч	9,60	11,80	53,74	–
0–200 км/ч	11,87	14,01	–	–
0–220 км/ч	15,02	16,91	–	–
0–240 км/ч	18,81	20,18	–	–
0–400 м, с	11,36	13,16	17,81	18,03
0–400 м, км/ч	197,3	185,0	126,6	126,1
0–1000 м, с	20,98	23,15	32,81	33,21

БМВ-М5 – 507 л.с. и всего одна пара ведущих колес гарантируют пробуксовку не только при старте, но и вплоть до 140 км/ч! Это очень быстрый автомобиль, однако не рекордсмен в диапазоне 0–100 км/ч. У нас получилось 5,09 с против заявленных 4,7 с. Впрочем, разницу можно списать на очень холодную дорогу – температура асфальтобетона была всего 2,5°С.

кая граница, отделяющая суперкары от просто быстрых машин. Для сравнения: совсем не гоночный УАЗ-3151, не достигающий даже 120 км/ч, способен преодолеть километр с места за 45 с, а шестицилиндровый БМВ-525iA – за 30 с. Согласитесь, разница как-то не впечатляет. Поэтому мы и не даем эти цифры в каждом материале…

Зато даем всю таблицу разгона с шагом 20 км/ч – благодаря ей можно реально увидеть, какой автомобиль на каком участке выигрывает. Да, обычно мы округляем цифры до десятых, убирая погрешности приборов и измерений, но в этот раз угостим «нефильтрованным» (хотя от него иногда болит голова…).

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Автомобиль, призванный демонстрировать отличную динамику, будет совсем не похож на обыкновенную машину. Неправильный баланс между тягой и сцепными качествами шин может запросто угробить трансмиссию, особенно на полноприводной машине. Форсированный в полтора раза двигатель, более широкие и цепкие шины, гоночное металлокерамическое сцепление – и «Лансер-Эволюшн» стал разгоняться до 100 км/ч... на полторы секунды дольше. Перестало хватать тяги при старте – форсированный мотор чудовищно мощный, но только после 4000 об/мин. При троганье колеса срываются в короткую пробуксовку, но сцепление с асфальтом так велико, что обороты двигателя падают ниже допустимого. Дальше переразмеренному турбокомпрессору не хватает выхлопных газов… Провал, переключение, снова провал…. Только к четвертой передаче разгон становится нормальным. Есть 280 км/ч максималки, но ускорение с места – ни к черту…

А еще бесполезно требовать хороший старт от мощных переднеприводных машин – при разгоне их ведущие колеса разгружаются. Удельная мощность более 150 л.с./т реализуется только на высоких скоростях. До 100 км/ч это просто устройства для сжигания резины. Эффективный старт с места требует заднего или полного привода. Кстати, при удачной развесовке задний привод не уступает полному. Наши рекорды принадлежат все тому же заднеприводному «Порше», набравшему первую сотню за 3,36 с! Между прочим, на машине была обычная гидромеханическая трансмиссия «Типтроник» и более 60% массы на задних колесах. Опять похоже на дрэгстер, не правда ли? ЗР

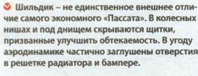
Поменьше есть, побольше двигаться

Этот простой рецепт сегодня актуален не только у диетологов, но и у экономистов: надо сохранить фигуру стройной, а кошелек – толстым. На приеме у доктора Фольксвагена побывал Антон Чуйкин.

Не всегда перевод сохраняет благозвучность названия. Поэтому BlueMotion Technologies предлагаю в оригинальном написании, расшифровав смысл: это серийные и опытные технологии, которые снижают потребление топлива и вредные выбросы на автомобилях «Фольксваген». Отвечая на вызовы нашего времени (не мог не привести эту чудную фразу из пресс-релиза), компания представила три модификации «Пассата» – в Германии уже можно их купить и вполне реально экономить на заправках и налогах. Опробовав новинки, автор весьма сожалеет, что на российском рынке их нет. Горечь немного скрашивает то обстоя-



Двухлитровый дизель в стандартном варианте развивает 103 кВт/140 л.с. и 320 Н·м при 1750–2500 об/мин; средний расход топлива 5,7 л/100 км. Мотор «Пассата BlueMotion» дефорсирован: 81 кВт/110 л.с. и 250 Н·м при 1500–2500 об/мин, 5,0 л/100 км. Двигатель пришел на смену 1,9-литровому ветерану и предлагается также без системы BlueMotion. Он на удивление хорошо везет едва ли не с 1000 об/мин – это и было целью инженеров: чем меньше частота вращения, тем ниже расход.



Шильдик – не единственное внешнее отличие самого экономного «Пассата». В колесных нишах и под днищем скрываются щитки, призванные улучшить обтекаемость. В угоду аэродинамике частично заглушены отверстия в решетке радиатора и бампере.



тельство, что еще один представитель BlueMotion – гибридный «Туарег» – является опытным образцом и не доступен никому. Тут самое время использовать слово «пока» и перейти к детальному знакомству с машинами, которые мало потребляют и еще меньше выбрасывают.

ПОСЛЕ ПЯТИ – НИ-НИ!

Оказывается, голодать… приятно! Доктор Фольксваген посадил «Пассат» на диету, но так, чтобы не болела голова и не портился характер, то бишь без ущерба для эксплуатационных качеств и экологических норм. Дизельный «Пассат BlueMotion» на тестовом маршруте показал 5,0 л/100 км при заявленном среднем расходе 4,9 л/100 км. В эксплуатации расход всегда больше «парадного», а если учесть плохую погоду и нештатные шины, придраться и вовсе не к чему. В ходовых качествах, на мой взгляд, автомобиль не потерял, несмотря на дефорсированный мотор, в расходе топлива явно выиграл, в цене… Судите сами: «Пассат BlueMotion» в начальной комплектации «Трендлайн» предлагают в Германии за 26 750 евро, то есть он на тысячу дешевле близнеца с полноценным 140-сильным дизелем, но без экономных устройств. Мечта рачительного хозяина! Пол-евро экономии на каждой сотне и 1429 км на полном баке.

На версию BlueMotion устанавливают только механическую 5-ступенчатую коробку (в более мощных «пассатах» на одну ступень больше) с уменьшенным передаточным отношением четвертой и пятой передач. Дисплей, размещенный между тахометром и спидометром, подсказывает водителю: пора переключаться! Поначалу боишься: а вдруг рано, не вытянет? – потом убеждаешься, что «грузовое» переключение между 1500 и 2000 об/мин позволяет ехать вполне резво.

Итог работы инженеров: снаряженная масса 1418 кг (–36 кг), максимальная скорость 198 км/ч (–11 км/ч), 11,7 с до сотни (+1,9 с)… Зато средний расход топлива 4,9 л/100 км (–0,7 л/100 км), выбросы CO_2 128 г/км (–20 г/км). Все данные – в сравнении с 140-сильным дизельным «Пассатом».

Самое интересное устройство называется «Старт/Стоп» и работает в соответствии с названием: глушит двигатель при остановке, если водитель выключил передачу



и держит ногу на тормозе, а стоит вновь нажать педаль сцепления – мотор мгновенно оживает. Опасения замешкаться на светофоре не подтвердились: дизель пускается заметно раньше, чем успеваешь включить первую! Устройство не работает, если мотор не прогрет, или аккумулятор разряжен, или кондиционер работает на полную мощность и т. п. Водитель всегда может сам его отключить кнопкой у рычага коробки.

Курочка по зернышку клюет: свой вклад в дело экономии вносят штатные шины с малым сопротивлением качению (на фото – зимняя резина). Колесные диски – облегченные, стальные.



РАЗДЕЛЬНОЕ ПИТАНИЕ

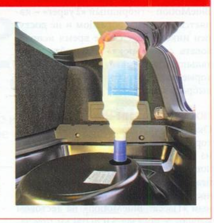
Автомобиль, вполне актуальный для России, называется «Пассат TSI EcoFuel» и примечателен тем, что работает и на бензине, и на сжатом природном газе. Мотор 1,4 л с турбонаддувом и приводным компрессором и без того великолепен, а здесь, получив топливо с октановым числом 130 единиц, раскрывается во всей красе.

Багажный отсек не пострадал от соседства с газовой аппаратурой: все удалось компактно разместить под полом. Выхлопная труба из-под бампера переехала в базу, освобождая место баллонам, так что свои Евро V «Пассат TSI EcoFuel» выдает под днище.

Сравним битопливный автомобиль (1,4 л, 110 кВт/150 л.с.) с коробкой DSG с близким по мощности 1,8-литровым бензиновым «Пассатом» (118 кВт/160 л.с.): средний расход бензина 6,8 л/100 км (–1,4 л/ 100 км) или газа 6,8 кг/100 км, максимальная скорость 208 км/ч (–7 км/ч), масса 1577 кг (+140 кг), цена от 32 000 евро (+2500 евро).

ГОД 2014-й

Через пять лет в Европе вступят в силу нормы Евро VI. «Фольксваген» уже с марта 2009-го продает дизельный 143-сильный «Пассат BlueTDI», выполняющий эти требования. Особая жидкость AdBlue, состав на основе мочевины, помогает дожигать вредные вещества в катализаторе SCR: оксиды азота превращаются в азот и воду. Средний расход топлива – 5,2 л/100 км. Цена машины – от 29 225 евро, она всего на полторы тысячи дороже обычного «Пассата». Причем вы получаете не только автомобиль, но и установку для очистки атмосферного воздуха, ибо за выхлопной трубой он в известной мере чище, чем на впуске…



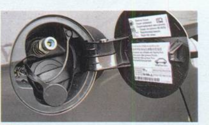




Из баллонов газ под давлением 200 бар поступает в редуктор (на фото), оттуда под давлением уже 5–9 бар – в отдельные газовые форсунки во впускном коллекторе. Для работы на газе двигатель модифицирован: упрочнены клапаны, поршневые кольца и поршни, изменен турбонаддув. Блок управления двигателем имеет две программы: газовую и бензиновую.



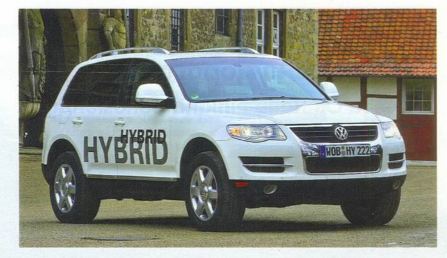
Вместо температуры левый маленький циферблат (внизу тахометра) показывает запас газа.
На дисплее расход топлива в кг/км – машина сейчас идет на газе.
Ручного переключателя с газа на бензин не предусмотрено: традиционное топливо используется при холодном пуске и когда газ уже закончился.



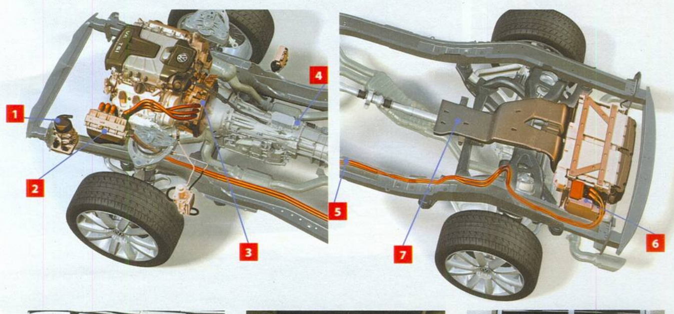
Заправочный штуцер цивилизованно выведен к горловине бензобака; 21 кг газа в трех баллонах (общая емкость 130 л) и 31 л бензина в небольшом баке (по сути, часть стандартного) размещаются за задней осью «Пассата» и перед нею. Этого запаса хватит на 940 км: 480 на газе и 460 на бензине. Выгода – в цене газа, который и в Германии ощутимо дешевле бензина.

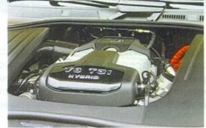
У НАС РЕЖИМ: НАЕЛИСЬ И ЛЕЖИМ

Это точно про гибридный «Туарег». В самом деле, бензиновый двигатель опытного образца значительное время отдыхает, а трудится за него электромотор. В кузове скрывается не просто (хотя это как сказать) гибридный привод, но начинка «Туарега-2». В следующем году он пойдет в серию; продажи запланированы, в частности, в Америке, чтобы не отдавать весь лакомый сегмент на откуп «Лексусу-RX 450h». Самое главное: в отличие от конкурента, у которого задние колеса вращает только электромотор, «Туарег» с электродвигателем, встроенным между ДВС и коробкой передач, остается полноприводным всегда. **ЗР**



Вместе два двигателя одномоментно способны развить 374 л.с. и разогнать кроссовер до 240 км/ч. Разгон до 100 км/ч займет всего 6,8 с. Вроде ничего удивительного, ведь «Туарег W12» способен на большее: 450 л.с., 250 км/ч, 5,9 с. Но у него средний расход 15,9 л/100 км, а гибриду нужно менее 9 л! Вот и ответ, зачем он нужен, гибридный привод:
1 – насос системы охлаждения с электроприводом отключен при разогреве двигателя, что способствует экономичности; 2 – блок управления гибридным приводом; 3 – гибридный модуль массой 55 кг: электромотор мощностью 38 кВт и муфта-сцепление;
4 – автоматическая 8-ступенчатая коробка и межосевой дифференциал «Торсен», присутствие которого означает, что в стремлении избавиться от лишнего веса гибридный «Туарег» лишился раздаточной коробки с пониженной передачей. Впрочем, она при суммарном крутящем моменте от двух двигателей 550 (!) Н·м не столь уж актуальна; 5 – высоковольтные провода; 6 – блок управления аккумуляторами; 7 – дополнительный воздуховод с двумя вентиляторами поддерживает нужную температуру батареи.





Бензиновый мотор – трехлитровая V-образная «шестерка» мощностью 245 кВт/333 л.с. – знаком по моделям «Ауди».



Никель-металлогидридная 288-вольтовая батарея весит 67 кг и отбирает 50 мм высоты багажника. Масса всей гибридной части 175 кг.



На дисплее – знакомая гибридная схема. До 50 км/ч «Туарег» способен двигаться на электротяге. При резком старте работают оба мотора.

В новой роли

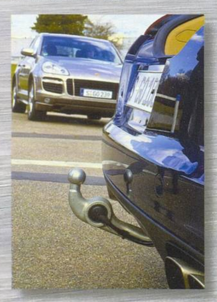
Сложно доминировать в неосвоенном классе, не нарушив традиции, которыми славится «Порше». Новейшая «Панамера» обязана сочетать отличную динамику, высочайший комфорт и разумную эффективность. О том, как инженеры «Порше» разрешили конфликт приоритетов, рассказывает Константин Васильев. Фото автора и «Порше».



Модификацию «Турбо» стандартно оснащают активным задним спойлером с изменяемыми углом атаки (от –3° до 14°) и площадью поверхности.



Выдвижной фаркоп повинуется нажатию кнопки в багажном отсеке.



КУЗОВ И САЛОН

Самый широкий (1931 мм) и низкий (1418 мм) кузов в своем классе. В данном случае «четырехдверное купе» приняло облик пятидверного хэтчбека. Днище закрыто гладкими панелями, и это тоже помогает снизить коэффициент аэродинамического сопротивления и подъемную силу (всего + 6,7 кгс на задней оси при 250 км/ч). Коэффициент лобового сопротивления у модификации Turbo: C_x = 0,3. Более скромные «Панамеры» S и 4S еще более «скользкие»: C_x = 0,29.

Салон подкупает свободой в плечах, но пространства для ног немного. Климатическая установка создает индивидуальный климат вокруг каждого седока. Задняя спинка складывается в пропорции 60:40, образуя ровную площадку для багажа (432/1250 л).

Перегрузки в поворотах на предельной скорости, учащенный пульс, подстегиваемый сухим металлическим ревом выпускной системы со встроенной в резонатор подвижной мембраной. Но вместо бескомпромиссной хватки спортивного «ковша» – мягкие, однако упругие валики боковой поддержки кресел с первоклассной кожаной обивкой. Это раньше в погоне за секундами при разгоне жертвовали оснащением салона вплоть до обивок дверей, превращая интерьер в спартанский кокпит. «Панамера» не тот случай. Небольшая снаряженная масса (1770 кг для «Порше-Панамера S») пятиметрового хэтчбека обеспечена «диетическими» технологиями: к примеру, рамки дверей и радиатора магниевые, а половина наружных кузовных элементов сделана из алюминия. Облегченные компоненты двигателя сэкономили еще 9,4 кг.

На «Порше» уверены, что «Панамера» займет исключительное положение в сегменте «четырехдверных купе», повторив успех «Кайенны» в классе вседорожников. Смелый прогноз подкреплен конструктивными решениями. ЗР



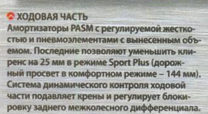


Пространство над головой заднего пассажира при высоте машины 1418 мм кажется нереальным. Лишь вытянуть ноги мешает низкая подушка переднего сиденья.



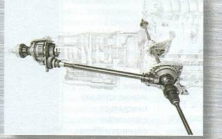
ДВИГАТЕЛЬ
Без малого пятилитровый V8 оснащен непосредственным впрыском, устройством для изменения фаз газораспределения и подъема клапанов VarioCam Plus. По сути, облегченный и модифицированный мотор «Кайенны», в безнаддувном варианте развивающий 400 л.с., а в наддувном – 500 л.с. С ним интегрирован и работает в общей масляной ванне передний редуктор. Примененные магниевые компоненты, механизм изменения фаз алюминия и оптимизированный кривошипно-шатунный механизм вскоре появятся и на двигателе «Порше-Кайенны».

Мотор «Панамеры» соответствует требованиям Евро V и оснащен системой управления температурой охлаждающей жидкости, функцией «старт-стоп» и гидроусилителем рулевого управления, способным полностью выключаться при движении, когда в нем нет необходимости. Средний расход топлива для самой мощной 500-сильной «Панамера Турбо» составляет всего 12,2 л/100 км.



ХОДОВАЯ ЧАСТЬ
Амортизаторы PASM с регулируемой жесткостью и пневмоэлементами с вынесенным объемом. Последние позволяют уменьшить клиренс на 25 мм в режиме Sport Plus (дорожный просвет в комфортном режиме – 144 мм). Система динамического контроля ходовой части подавляет крены и регулирует блокировку заднего межколесного дифференциала.

ТРАНСМИССИЯ
Шестиступенчатая механика или семиступенчатая автоматическая коробка передач с двумя сцеплениями (PDK) и функцией гоночного старта Launch Control. Последняя в силу компоновочных особенностей теперь двухвальная, с электронно-управляемой муфтой для передачи крутящего момента на переднюю ось. В обычном режиме при движении по прямой 100% крутящего момента отправляется на заднюю ось.



Из жизни антифризов

Несколько десятилетий назад чугунный блок цилиндров и латунный радиатор боялись только механического разрушения от замерзшей внутри воды; с появлением алюминиевых блоков и радиаторов, а также синтетических материалов ситуация кардинально изменилась. Новые сплавы хотя и намного легче, зато подвержены коррозии в водном растворе этиленгликоля и долго в нем не прослужат. Кроме того, рост удельной мощности сделал более напряженным температурный режим двигателя, повысив требования к эффективности его охлаждения. Достаточно представить, что просвет каналов радиатора уменьшился с 7–8 мм до 0,8 мм! Немного накипи, осадка – и прощай, охлаждение!

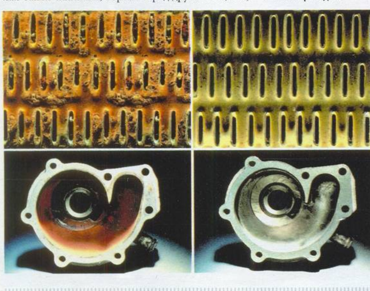
Так появились два сложных пакета присадок: органические (карбоксилатные) и гибридные (содержат также силикаты, бораты и ряд других веществ).

Однажды залив новый состав, об антифризе можно забыть (лишь бы не было утечек).





Так выглядят детали системы охлаждения после сравнительно небольшого пробега с низкокачественным антифризом (слева) и с содержащим правильный пакет присадок.



Они образуют на поверхности деталей защитный слой. В первом случае его толщина составляет 20–40 мкм, а сам слой возникает за счет первоначального окисления поверхности металла и последующего взаимодействия оксида с солями карбоновых кислот, во втором – силикаты сами образуют защитный слой менее 1 мкм непосредственно на металле.

Какой антифриз выбрать в каждом конкретном случае, решают автопроизводители, исходя из опыта, конструкции системы охлаждения и примененных в ней материалов. Смешивать эти два вида антифризов нельзя. Но компании BASF впервые удалось создать новый антифриз Glysantin® Dynamic Protect/G40 («Фольксваген» назвал его по-своему: G12++®), объединяющий достоинства обоих типов и содержащий инновационную комбинацию органических присадок и высокоактивных соединений кремния.

Так удалось вообще отказаться от замены антифриза на протяжении всей жизни автомобиля. Новинка прошла длительные ресурсные испытания у всех производителей группы «Фольксваген» и получила официальный допуск на конвейер. Она уже появилась и в России (вместе с другими антифризами линейки Glysantin®) благодаря партнерству концерна BASF и компании «Тосол-Синтез».

По мановению пальца

Роботы входят в нашу жизнь не только в заводских цехах или в качестве шоу-стопперов на презентациях (вспомним «Асимо»), но и как помощники в реальной жизни. Они, например, первыми рискуют подойти к подозрительной сумке и расстреливают ее водяной пушкой. А еще – служат транспортной платформой в войсках или службах спасения, как этот разведывательный FORBOT (FORschungs RoBOTer) фирмы Roboterwerk. Его полный привод 6х6 обеспечивает проходимость почти как у гусеничного трактора, но при этом не боится крупных камней. Размеры лазутчика (600х500х200 мм) позволяют ему скрытно выйти на позицию со скоростью до 20 км/ч. Немного, но с учетом заряда батарей, которого хватает на 2 часа работы, машина может уйти и за горизонт.

При чем, однако, палец? Дело в том, что конструкторы обучили свое детище повиноваться командам коммуникатора iPhone. Вперед, назад, разворот – нужно просто «рисовать» желаемую траекторию на сенсорном дисплее, не задумываясь о тех процессах, которые запускаются мановением пальца!

На этом роботе не поедешь: грузоподъемность всего 30 кг. Зато с ним можно вдоволь наиграться с помощью обычного iPhone.



Активная пассивность



Новый эйрбег пройдет обкатку в Японии, но нет сомнений, что вскоре такая опция появится и на авто для европейского рынка.

Компания «Тойота» принялась стирать грань между системами активной и пассивной безопасности. Во всяком случае, теперь устройства, которые должны сработать лишь после столкновения, начинают проявлять активность до него. Угрозу ДТП обнаруживают микроволновые датчики окружающего пространства, ее оценивает компьютер, а минимизирует – целый ряд узлов, как известных ранее (например, преднатяжители ремней, брейк-эссист), так и новых. В последнее время особое внимание стали уделять пассажирам заднего ряда. Разработанные для них сиденья вскоре смогут еще до аварии «встряхнуть» седока и заставить его изменить посадку, приняв вертикальную. К какому классу прикажете отнести активную спинку, если она не предотвращает, а уменьшает последствия еще не случившегося, но вероятного столкновения?

Еще одна новинка, представленная пока лишь в Токио, – подушка, раскрывающаяся… между пассажирами задних сидений. В сложенном состоянии она прячется в консоли на потолке салона, а раскрываясь, не дает седокам получить синяки от удара друг о друга при боковом столкновении. Вспоминая недавнее появление в «Тойоте-iQ» подушки за спинкой заднего сиденья, можно прийти к выводу: вскоре каждый пассажир получит в случае аварии индивидуальную надувную ячейку.



Где не ступит нога

…там проедет снегоболотоход СБХ-01, разработанный Константином Колобовым и воплощенный в металле ООО «Инженерные защитные системы» (Бийск). Конструкция получилась парадоксальной (дорожный просвет всего 115 мм), но эффективной. Весь секрет необычайной проходимости в сверхнизком удельном давлении на грунт: при полной загрузке всего 0,0081 МПа! Снежный покров, например, продавливается не более чем на 2 см. Максимальная скорость, правда, не шоссейная, до 38 км/ч, но зачем выезжать на шоссе, когда можно ехать по прямой, не обращая внимания на то, что под гусеницами? Их, кстати, восемь, опирающихся на 32 катка. Это позволило увеличить площадь контакта с грунтом и, следовательно, уменьшить давление на него.

Благодаря большой площади гусениц СБХ-01 практически не проваливается в снег.

Как поворачивает необычная машина? Оказывается, совсем не по-тракторному, а подобно автомобилю! Две гусеничные платформы укреплены под кузовом на шаровых опорах и поворачиваются обычной баранкой. Причем обе одновременно – в противоположных направлениях, что уменьшает радиус поворота. Такая конструкция, кроме того, позволяет платформам как бы огибать неровности, кузов же при этом благодаря специальному стабилизатору горизонтальной устойчивости почти не кренится.

С учетом требований, предъявляемых к подобным транспортным средствам в российской глубинке, машина собрана на отечественных агрегатах от ВАЗ-2121 и УАЗ-452 с применением карбюраторного двигателя ЗМЗ-4104.

Снегоболотоход прошел ходовые испытания на Алтайской машиноиспытательной станции и получил добро на серийное производство, хотя и были отмечены некоторые недостатки. В частности, его прожорливость не позволяет совершать дальние походы. Хотя… Можно ведь ехать не вшестером, а вдвоем, взяв дополнительный запас топлива в канистрах.





Угрюм-река

Перебравшись с берегов Великих озер на берега великой реки, «Крайслер-Себринг» получил русское имя «Волга-Сайбер». Стала ли модель по-русски ремонтопригодной, оценил Игорь Козлов. Фото: Александр Батыру.

ДВА БЕРЕГА

Обычно мы оцениваем трудоемкость обслуживания легковушек, сравнивая их с «Ладой-Приора», но здесь отправной точкой послужит предшествующая модель ГАЗа – хорошо всем знакомая «Волга», которая была героем этой рубрики в ЗР, 2007, № 7.

Первый вопрос автолюбителя, открывшего капот: а где же аккумулятор?! Если проследите за силовыми проводами, концы которых предусмотрительно выведены на блок предохранителей и левый брызговик (на случай, если придется «прикурить»), то удивитесь: батарею упрятали аж за бампер. Снимаем левое переднее колесо и переднюю часть подкрылка, для чего вынимаем сердцевины, а затем тела семи пистонов, и отвертываем еще три самореза. Вот и аккумулятор, причем довольно редкого вида – с клеммами сбоку.

Разумеется, сперва отсоединяем «минус» и только потом «плюс» – чтобы случайно не замкнуть его на «массу». Отвертываем гайку и болт прижимной планки и вынимаем батарею. Легко сказать, а попробуй-ка проделать это упражнение! Вряд ли такое компоновочное решение одобрят те, кто живет в холодных краях и вынужден на ночь заносить батарею домой, чтобы утром ее емкости хватило на холодный пуск.

Попробуем поменять колодки. Поддев отверткой, снимаем стяжную пружину и шестигранником «на 7» вывертываем обе направляющие суппорта. Сняв его со скобы, извлекаем из последней наружную колодку, а внутреннюю – из поршня, где она удерживается трехпалой пластиной. Тормозной диск снимаем после того, как отвернем крепеж скобы – два болта под ключ «на 17».

С задними тормозами не сложнее: отвернув ключом «на 13» болты направляющих, вынимаем скобу. Наружную колодку фиксируем в ней трехпалой пластиной, а внутреннюю, как и в переднем механизме, похожей пластиной вставляем в поршень. Для замены колодок ручника снимаем диск-барабан, который свободно сидит на шпильках. Если требуется лишь регулировка ручного тормоза, то механизм можно не разбирать. Подковырнув, извлекаем из тормозного щита резиновую заглушку и проворачиваем отверткой гайку раздвижной планки до легкого касания колодок барабана. Ориентируемся на слух, вращая поддомкраченное колесо.

ПО ТЕЧЕНИЮ

Меняем масла в агрегатах: для сливной пробки двигателя нужен ключ «на 13», а для фильтра, если не пойдет от руки, годится любой съемник – места вполне достаточно. Если опасаетесь, что при таком расположении фильтра его ненароком пробьет камень, вылетевший из-под колеса, прикройте его какой-нибудь защитой, например куском камеры.

Из автомата масло отсасываем шприцем через трубку щупа, ведь сливной пробки в агрегате нет. Ключом «на 10» отвертываем болты крепления поддона и, слив остатки смазки, меняем фильтр. При сборке устанавливаем новую прокладку, а если ее не было (возможен и такой вариант), сажаем поддон на герметик.

Замена топливного фильтра заводом не предусмотрена, но в каталоге запчастей «Крайслера» такая деталь значится (около $56) как часть бензонасоса. Очевидно, что менять ее хотя бы раз в 90 тыс. км, как того требует регламент для многих иномарок, будет дешевле, чем насос в сборе ($370). В нем, как показывает практика, из-за забитого грязью фильтра может сгореть электродвигатель.

Для замены насоса придется снять бензобак, ведь лючка в полу под задним сиденьем, увы, нет. Полагаем справедливым снизить оценку за эту операцию.

А вот поменять воздушный фильтр или свечи оказалось просто, как, впрочем, и охлаждающую жидкость. На радиаторе есть сливная пробка, подобраться к которой можно и сверху, а под ней – отверстие в бампере, благодаря которому жидкость выходит ровной струйкой. Будь на блоке двигателя краник, а не пробка под шестигранник «на 8», то и вовсе было бы отлично. Свежую жидкость зальем после того, как заменим ремень ГРМ.

СЛОЖНЫЙ ФАРВАТЕР

Прежде снимем поликлиновый ремень привода навесных агрегатов, однако подобраться к автомату натяжителя, чтобы отвести его и ослабить ремень, в такой тесноте весьма непросто.

Расчистим проход от «лишних» деталей. Отвертываем крепеж бачка ГУРа и, приподняв его до выхода усика из паза в расширительном бачке, отводим в сторону. Далее отвертываем болт крепления конденсора кондиционера к расширительному бачку и еще пару болтов, которыми крепится к брызговику сам бачок. Отсоединив пароотвод-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

«Волга-Сайбер»

Начало серийного производства: 2008 год. Модель является аналогом «Крайслера-Себринг» образца 1995 года, который собирали в Мичигане и сняли с производства в 2004 году.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 2,0 л, 141 л.с.; 2,4 л, 143 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
M5 или A4. Привод передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort 2,0 MT; Comfort 2,4 AT; Lux 2,4 AT.

ЦЕНА В МАРТЕ 2009 ГОДА:
540 000–640 000 руб.

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (Shell Helix Ultra 5W40)*, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Свечи зажигания (Champion RE 16MC)	45
Провода высоковольтные	90
Ремень ГРМ	75
Ремень навесных агрегатов (1335 мм)	90
Масло в АКП (ATF TQ Dexron III), масляный фильтр	45
Охлаждающая жидкость двигателя	90 (3)
Жидкость в приводе тормозов	(2)
Тормозные механизмы (контроль, очистка, регулировка)	15

*Рекомендовано ГАЗом.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ТО У ДИЛЕРОВ (с расходниками)*

Работа	Стоимость, руб.
ТО-1 (15 000 км)	6525
ТО-2 (30 000 км)	6525
ТО-3 (45 000 км)	10 950
ТО-4 (60 000 км)	6525
ТО-5 (75 000 км)	11 325
ТО-6 (90 000 км)	16 650
Нормочас	1750

*На момент подготовки материала цены на отдельные работы еще не были утверждены.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Фильтр масляный/воздушный	500/950
Фильтр АКП	450
Свечи зажигания, комплект	960
Ремень навесных агрегатов	950
Ремень ГРМ и ролики	1650
Стартер	9850
Ступица задняя в сборе	4780
Тормозные колодки передние/задние	4500/3500
Колодки стояночного тормоза	2170
Стойки стабилизатора передней подвески, пара	7350

Аккумулятор упрятан довольно далеко. Хорошо, что под капот выведены силовые клеммы (стрелки). Доступ к тормозному бачку и щупу автомата отличный!





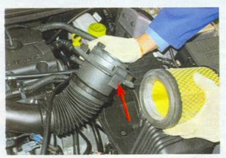
Даже когда подкрылок уже снят и чистая машина висит на подъемнике, вынуть аккумулятор непросто. Внутреннюю тормозную колодку вставляем трехпалой пластиной в поршень (стрелка).

Для регулировки ручника вынимаем заглушку из щита и через освободившееся отверстие вращаем отверткой гайку распорной планки (стрелка) до легкого касания колодками барабана.



Вид снизу: пробки для слива масла и антифриза из двигателя показаны стрелками. Похоже, что стойка стабилизатора (кружок) тоже будет расходником, поскольку это нижняя точка подвески.

Заменить воздушный фильтр очень просто: нажав на пару защелок (одна из них показана стрелкой), вынимаем из корпуса впускной патрубок и достаем фильтрующий элемент.

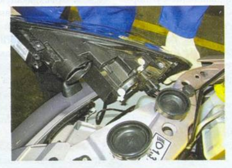




Чтобы не перепутать высоковольтные провода, имеющие одинаковую длину, есть простое правило: провода первого-второго и третьего-четвертого цилиндров не должны пересекаться! Свечи – под ключ «на 16».

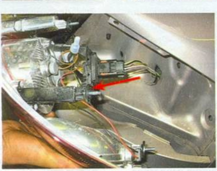
Вид на ремни со стороны снятого расширительного бачка. Перед дальнейшей разборкой взвесьте свои силы, ведь даже у специалистов на замену ремня ГРМ уходит полдня.





Для замены ламп фару придется снять, открутив два болта крепления. Не перепутайте их при сборке! Более длинный должен быть ближе к решетке радиатора!

Сняв фонарь для замены ламп, замените пластиковые шайбы резиновыми (одна из них показана стрелкой). В результате, как замечено на «Себринге», исчезает влага внутри крыла.





Вместо салонного фильтра – сеточка, задерживающая разве что крупный мусор. Фирмам-смежницам, возможно, стоит освоить выпуск нормального фильтра.

ную трубку, вынимаем его, огибая препятствия и стараясь не расплескать антифриз.

Теперь путь к автомату натяжителя свободен. Но вставить в него квадрат стандартного воротка или трещотки, чтобы сдвинуть ролик в соответствии с замыслом конструкторов, не дает близко расположенный лонжерон.

Выручит кусок квадратного полудюймового профиля длиной 10–15 мм. Один конец вставляем в подвижный сектор натяжителя, а на другой надеваем рожковый ключ. Подавая его по часовой стрелке, совмещаем отверстия в секторах, куда вставляем чеку, например гвоздь. Далее снимаем пластиковый брызговик моторного отсека, вынув сердцевины, а затем тела десяти пистонов, и, сняв со шкивов, вынимаем ремень.

Есть и другой способ – сместить натяжитель, потянув за ветвь между шкивами подобно тому, как натягивают тетиву лука, и сдвинуть ремень с ближайшего шкива. Обратный процесс не менее хитрый: надев ремень на все шкивы, кроме одного, смещают натяжитель монтажной лопаткой, добиваясь образования необходимой петли, которую и накидывают на последний шкив. Имейте в виду: эти приемы требуют квалификации и аккуратности, иначе наделаете рубцов на роликах или надорвете сам ремень.

Дальнейшему продвижению к приводу ГРМ мешают трубки кондиционера – они входят в испаритель совсем неподалеку. Отгибать трубки опасно – могут лопнуть, а если отсоединять, потом нужно будет заправлять систему хладагентом. Поэтому верхнюю крышку кожуха ГРМ отвертываем и вынимаем очень аккуратно.

Стронув болт шкива коленвала, совмещаем метки (на зубчатых шкивах распредвалов они должны оказаться строго друг против друга), после чего, вывернув болт до конца, снимаем шкив, а затем и нижнюю крышку кожуха. Мы не случайно оставили систему охлаждения без жидкости, пока не заменили ремень ГРМ, поскольку настал черед снять трубки к отопителю – они не дают вынуть опору силового агрегата. Но прежде чем отвертывать болты ее крепления, подоприте мотор домкратом через деревянную проставку или подвесьте за рым-планку.

В гаражных условиях предпочтительнее первое, так как после снятия опоры и средней крышки кожуха ГРМ, к которой она крепится, нужно приподнять силовой агрегат, насколько позволяют коммуникации (обычно это 10–20 см). Иначе из-за того же злополучного лонжерона не добраться до натяжного ролика.

Его, как и обкатной, меняем безоговорочно, а помпу тщательно проверяем – даже незначительный люфт или перекат шариков подшипников служат показаниями к замене узла. Натяжной ролик снабжен полуавтоматом, которому надо задать преднатяг. Совместим метки на подвижном и неподвижном секторах, а дальше он сам дотянет ремень как положено.

Хотя сборка идет веселее да и остальные расходники меняются без особого труда, «Сайбер» поверг в уныние. Нет, сама машина, конечно, хороша и современна, но, если соотнести трудоемкость ее обслуживания со скудностью сервиса в провинциях, несложно представить угрюмые лица тех владельцев, кто привык чинить свои «волги» самостоятельно. **ЗР**

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хороший доступ к фильтру – В место, где стоит фильтр, набивается много грязи	3,5
Замена воздушного фильтра	+ Не требуется инструмент, хороший доступ – Значимых недостатков не нашлось	4,5
Замена топливного фильтра**	+ Хорошо, что запчасть существует – Надо снимать бак, извлекать и разбирать насос	2
Замена свечей зажигания	+ Хороший доступ – Есть вероятность перепутать провода	4,5
Замена ремня ГРМ	+ Есть полуавтомат натяжителя, а также шпонка и штифты на зубчатых шкивах – Плохой доступ, много подготовительных операций, надо вывешивать двигатель	2,5
Замена ремня навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя – Плохой доступ, надо снимать соседние детали	3
Замена ОЖ двигателя	+ Есть сливные пробки на радиаторе и блоке двигателя – Значимых недостатков не нашлось	4
Замена масла в АКП	+ Хороший доступ к щупу – Нет сливной пробки	–***
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция – Значимых недостатков не выявлено	4
Регулировка ручного тормоза	+ Тормозная скоба не мешает снять диск-барабан – Доступу через заглушку в щите мешают элементы подвески	4,5
Замена ламп в фарах	+ Лампы ближнего света меняем без демонтажа фар – Для замены остальных ламп фары придется снимать	3
Замена ламп в фонарях	+ Видимых достоинств нет – Плохая защита от влаги, надо снимать фонари	3

**Авто с мотором 2,4 л и АКП по пятибалльной шкале в сравнении с ГАЗ-31105, трудоемкость обслуживания которого условно оценена в четыре балла (ЗР, 2007, № 7).*

Регламентом замена не предусмотрена.* *Нет объекта для сравнения (у ГАЗ-31105 – МКП).*

Утренний трабл «Тойоты»

Игорь Козлов



В этом материале собраны советы от нескольких клубов поклонников «Тойоты», применимые к целому ряду моделей этой марки. Узлы, агрегаты, а стало быть, и болячки у них одинаковые.

От клуба «Тойота-Россия» (www.toyota-russia.ru) прислал совет… наш коллега Игорь Теременко (на форуме он под именем Сталевар). Что же, мир тесен.

Даже при небольшом пробеге может сочиться масло из-под натяжителя цепи (двигатели серии ZZ, фото 1).

Не спешите сразу менять уплотнительное колечко! Если старое еще упруго, имеет наружный диаметр 29 мм и толщину 3,5 мм, то и новое (деталь 90301-22013, цена около 100 руб.), скорее всего, держать не будет. Сперва проверим работоспособность натяжителя (ЗР, 2007, № 12).

При поднятом храповике плунжер должен свободно, без заеданий перемещаться в обе стороны, а при отпущенном – только из корпуса наружу. Вдвигаем плунжер и цепляем его крючком сбоку. Если на плунжер нажать, крючок должен его освободить – повторим это несколько раз!

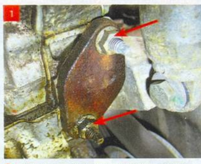
Теперь, обезжирив корпус, наматываем в канавку несколько витков хлопковой нити на герметике, ставим поверх кольцо и устанавливаем натяжитель на место. Осталось провернуть коленвал на пол-оборота против часовой стрелки, чтобы плунжер освободился от крючка, а затем – на несколько оборотов по часовой, при этом плунжер, хрустнув храповиком, натянет цепь.

Клуб «Тойота-Опа» (www.toyota-opa.ru) в лице Антона Зайцева (на форуме – TOH) советует не дожидаться, пока сигнал *Check Engine* известит о том, что ДМРВ оброс грязью, ведь смыть ее несложно. Датчик установлен в патрубке рядом с корпусом воздушного фильтра и крепится всего двумя винтами. Работу следует проводить каждые 60–80 тыс. км (фото 2).

Проблема УТТ (утренний трабл «Тойоты» – так владельцы называют явление, при котором двигатель не пускается с первой попытки) решается все той же промывкой ДМРВ, а также дроссельного узла и регулятора холостого хода. Для этого снимаем впускной патрубок, трос педали газа и шланг вентиляции картера. Отключив разъемы регулятора ХХ и датчика положения дроссельной заслонки, отвертываем крепеж узла и снимаем его (фото 3).

Если со временем появился зудящий звук под капотом, то виновны, скорее всего, обмявшиеся резиновые буферы корпуса воздушного фильтра. Если укоротить в них дистанционные втулки, звук исчезнет.

Александр Садовский (на форуме – Allion2003) прислал несколько приемов борьбы со «сверчками» от клуба «Алион-Премио» (www.allion-premio.ru). Простые и красивые решения – на фото 4 и 6. ЗР

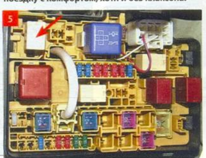

1
У этого мотора натяжитель потек всего на 40-й тысяче! Снимаем узел, отвернув две гайки (стрелки).


2
Загрязнения с ДМРВ смываем струей из аэрозольного баллончика, но ни в коем случае не соскабливаем!


3
Не старайтесь смыть все загрязнения в один прием – жидкости может не хватить. Сбрызнув, выждите пару минут, пока размякнут, тогда смыть их будет легче.


4
Чтобы приоткрытые боковые стекла не дребезжали, наклейте между уплотнителем и рамкой двери дополнительные резинки, например Cyclon (у них с одной стороны есть ребрышки).

Если кондиционер не дает прохлады и при этом мигает сигнал *AC*, то, вероятнее всего, сгорело реле MG.C (кондиционер) в монтажном блоке. Поменяв его, например, на реле HORN (звуковой сигнал), сможете завершить поездку с комфортом, хотя и без клаксона.


5

При большом пробеге машины может разболтаться и задребезжать выключатель света – колпачок на подрулевом переключателе. Разобрать узел непросто и, оказывается, не обязательно. В зазор между колпачком и рукояткой наматываем несколько витков нити (количество зависит от зазора и подбирается опытным путем), завязываем и обрезаем концы.


6

Примеряем поношенное

На какие узлы и агрегаты подержанного «Ниссана-Примера» обратить особое внимание при покупке и дальнейшей эксплуатации, подскажет Игорь Козлов. Фото: Георгий Садков и «Ниссан».

КОСТЮМЧИК НА ВЫРОСТ

Для D-класса, к которому относится «Примера», ее цена весьма привлекательна. Шестилетний экземпляр в более или менее приличном состоянии найдете даже за 290 тыс. руб., правда, лишь с механикой и самым скромным мотором 1,6 л. За 2 л с автоматом или вариатором просят больше – от 350 тыс. руб., но и это сравнительно недорого, ведь в такую же сумму оценивают многие автомобили классом ниже.

На облезающий хром декоративных элементов кузова не обращайте внимания, для «японцев» это норма. А вот ржавчина – верный признак аварийного прошлого, ведь в обычной эксплуатации кузова держатся довольно стойко.

Про электрику этого не скажешь. Нередко сгнивают провода датчиков ABS; что интересно, разлагаются они внутри целехонькой изоляции. Благо, сигнальную лампу на щитке приборов сложно не заметить (да и диагностический сканер четко обнаруживает дефектный датчик). Другое слабое место – разъемы проводки к фонарям, которые со временем могут оплавиться. Одно время ветвь проводки даже меняли по гарантии. Ни с того ни с сего может загореться сигнал неисправности подушек безопасности – проверьте разъемы под передними сиденьями, их могли зацепить ногами задние пассажиры.

В морозную пору может сбоить сигнализация – срабатывает без видимых на то причин. Чего только не пробовали дилеры – отключали датчики объема, проверяли разъемы, но все без толку. Некоторые болячки, вызванные холодами, лечить все же научились. Если при повороте руля, на котором есть кнопки управления аудиоцентром, сбивается настройка или громкость радио, переделывают «массу» в рулевой колонке. Когда отрываются от заделки боковые стекла в механизмах стеклоподъемников, приклеивают их герметиком. Кстати, чтобы впредь не попасть на такой ремонт, не пытайтесь опускать примерзшее стекло. А уж если случайно нажали клавишу, но стекло при этом осталось на месте, переключите механизм обратно, иначе, оттаяв, стекло рухнет в дверной паз.

Имейте в виду: информация о пробеге хранится лишь в памяти щитка приборов и не дублируется в других блоках, поэтому «откорректировать» показания для мошенников не составит труда. Советуем не экономить на диагностике перед покупкой машины, ведь настоящие специалисты смогут выявить подвох по вторичным признакам.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2000** год, Париж. Дебют прототипа «Ниссан-Примера» третьего поколения (серийная модель была представлена осенью 2001 года во Франкфурте). Заводской код модели: P12. Кузова: седан, универсал и 5-дверный хэтчбек. Двигатели (все P4): бензиновые QG16 – 1,6 л, 80 кВт/109 л.с.; QG18 – 1,8 л, 85 кВт/116 л.с.; QR20 – 2,0 л, 103 кВт/140 л.с.; SR20 – 2,0 л, 150 кВт/204 л.с.; QR25 – 2,5 л, 125 кВт/170 л.с.; турбодизель YD22 с непосредственным впрыском «коммон рейл» – 2,2 л, 93 кВт/126 л.с. Привод передний, M5, M6, A4 или вариатор CVT-M6 (с возможностью ручного управления).
- **2002** год. Крэш-тест EuroNCAP: 12 баллов за фронтальный удар и 16 – за боковой, еще балл добавлен за сигнализатор непристегнутых ремней. Общий итог: четыре звезды.
- **2003** год. Турбодизель от «Рено» (с непосредственным впрыском «коммон рейл»): P4, 1,9 л, 88 кВт/120 л.с. Мощность дизельного двигателя 2,2 л возросла до 102 кВт/139 л.с.
- **2004** год. Рестайлинг: незначительно изменился интерьер, ряд изменений в подвесках. На двигателе 2,0 л другие блок управления и нейтрализатор.



К центральному расположению приборов привыкаешь быстро, а вот к мудреному алгоритму климат-контроля – с трудом. Не каждому понравятся и слишком яркий центральный дисплей, и скрипучий пластик салона.

ГАЛСТУК ПО СЛУЧАЮ

На наш рынок «примеры» официально поставляли только с моторами QG16, QG18 и QR20; первые два, объемом 1,6 и 1,8 л, перекочевали с «Алмеры», а третий, 2-литровый, – с «Х-Трейла». Соответственно и болячки у агрегатов аналогичные (ЗР, 2008, № 5, 10). Основные беды вызваны неоптимальными прошивками блока управления двигателем, отчего при холодном пуске порой возникали трудности – заливало свечи и мотор не заводился. На QR20 производитель изменил прошивки, устранив тем самым проблему, а на двигателях 1,6 и 1,8 л ограничился полумерой – дополнительно заземлил катушки зажигания и ряд цепей датчиков. Так что проблема была решена лишь наполовину.

Залитые при пуске свечи – это не самое страшное. Ну, посадишь аккумулятор, однако мотор не убьешь. Хуже, что топливо вдобавок «переливает» и на некоторых режимах работы двигателя: оно догорает в нейтрализаторе, разрушая соты. Те расположены довольно близко к мотору (специально для быстрейшего прогрева), поэтому из-за пульсаций выпускного потока частички керамики попадают в цилиндры, образуя задиры. Следствие этого – повышенный угар масла, что, в свою очередь, еще больше перегревает и разрушает нейтрализатор. Это в большей степени касается моторов 1,8 и 2,0 л. На 1,6-литровом двигателе пульсации меньше, поэтому здесь осколки до цилиндров почти не долетают.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	1,6 МКП	2,0 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	495 000	589 000
Стоимость ТО 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	65 000	75 000
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Стойки заднего и втулки переднего стабилизаторов (две замены)	15 100	
Втулки заднего и стойки переднего стабилизаторов (одна замена)	7470	
Нижние рычаги передней подвески (пара, две замены)	57 140	
Рулевой механизм в сборе	49 120	
Рулевые наконечники (пара, две замены)	17 820	
Передние амортизаторы (пара, одна замена)	22 580	
Тормозные диски и колодки передние (одна замена)	13 250	
Тормозные колодки передние (две замены)	12 120	
Тормозные диски и колодки задние (одна замена)	14 390	
ИТОГО	**768 990**	**872 990**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	355 000	468 000
Потери за три года эксплуатации (затраты на авто за вычетом суммы, полученной при его продаже)**	413 990	404 990
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	9,3	11,9
Расходы на топливо (А95, 20 руб./л)	139 500	178 500
Стоимость 1 км пробега***	7,38	7,78
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Нейтрализатор	26 180	
Цепь и натяжитель привода ГРМ	50 700	
Радиатор охлаждения двигателя	15 900	
Опорный подшипник поворотного кулака	13 800	
Верхние рычаги передней подвески	14 000	
Датчик ABS	13 940	

*Цены на март 2009 года. **Без учета инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.*

Изменив прошивки блока управления на QR20, решили и эту проблему. Заодно стали устанавливать другой нейтрализатор – с более крупными сотами, которые к тому же расположили подальше от «паука». Теперь если крупинка керамики и оторвется, то скорее вылетит в трубу, нежели попадет в мотор. Модернизированный нейтрализатор легко отличите от старого по расположению датчика кислорода: прежде он стоял перпендикулярно трубе, а нынче – под углом 45º. Изменили и поршни: теперь стало больше отверстий в канавках маслосъемных колец – для лучшего отвода масла с цилиндров.

А вот на двигателе QG18 изменениям подверглись лишь поршни. Производитель счел, что этого достаточно, однако статистика говорит об обратном – после 150 тыс. км переборка мотора зачастую неизбежна. Правда, находятся везучие владельцы, отмахавшие свыше 200 тыс. км и не замечающие повышенного масляного аппетита. Объяснение только одно: они неизменно заправляют машину хорошим бензином, который, в отличие от иной бодяги, сгорает в цилиндрах как положено.

В приводе ГРМ трудится цепь. Многие полагают, что ей сносу не будет. Заблуждение! Из-за чрезмерного ее удлинения вследствие износа уже к 120 тыс. км сбивается взаимное положение коленчатого и распределительного валов, отчего не совпадают сигналы с их датчиков. Загорается *Check Engine*, двигатель плохо пускается, неустойчиво работает на малых оборотах. В общем, предлагает раскошелиться на новую цепь, успокоители, натяжитель, а в запущенном случае и на комплект звездочек. До места ремонта можете ехать и своим ходом, сняв клемму с датчика распредвала, но лучше добраться на буксире.

Следите за уровнем охлаждающей жидкости! Пластиковые бачки радиатора порой не выдерживают пыток антигололедными коктейлями – лопаются. В запчасти поставляют как радиаторы в сборе, так и отдельно бачки. Их можно перевальцевать самостоятельно, сэкономив тем самым приличную сумму.

Относительно машин с другими моторами (см. Историю модели) должной статистики нет, так как их на нашем рынке очень мало. Если полагаться на заграничный опыт, то проблем с двигателями немного. Отмечались лишь отказы на дизелях датчика давления наддува и перепускного клапана.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ*

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика (мотор-тест)	1025
Диагностика ходовой части и тормозов	2050
Замена цепи в приводе ГРМ	28 500
Замена радиатора охлаждения двигателя	3000
Замена сцепления	10 240
Замена стоек и втулок стабилизатора спереди/сзади	3690/3280
Замена рулевого механизма	9010
Замена опорных подшипников поворотных кулаков	8190
Замена тормозных колодок передних/задних	2440/2440
Регулировка углов установки колес	2610
Нормочас	2050

**Владельцам автомобилей с пробегом свыше 100 000 км или закончившейся гарантией в салонах Genser предоставляется скидка 15% на работы и запчасти.*



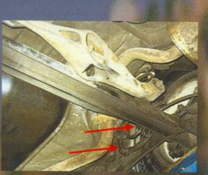
Трубки проходящих по днищу магистралей бережно упрятаны в «тень» мощных лонжеронов, поэтому повредить их в колее довольно сложно. Правда, некоторые умудряются погнуть крепежные скобы.



Краску задних арок защищают от летящих из-под колес камешков такие наклейки. С ними машины шли с завода, поэтому если наклеек нет, то, возможно, кузов ремонтировали после аварии.



VIN ищите на поперечине пола под сиденьем переднего пассажира. Четвертый знак означает тип кузова: B, T и F – седан, универсал и хэтчбек соответственно. Пятый знак – модель двигателя: A, B, C и E – QG16, QG18, QR20 и YD22 соответственно.



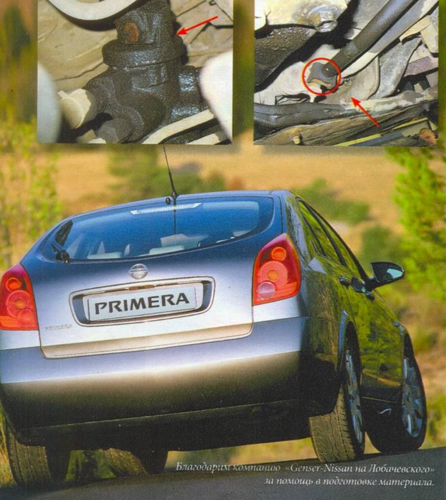


Слабое место в задней подвеске – втулки и стойки стабилизатора (стрелки), которые редко доживают до 60 тыс. км. Порой к этому сроку требуют замены и ступицы по причине износа подшипников.

Нижние рычаги передней подвески меняют порой на 45–60 тыс. км из-за износа шаровых. Столько же ходят и рулевые наконечники, а вот рейка – как повезет. На этой машине она уже заметно подтекает.

Чаще течет из-под уплотнителя рулевого вала (стрелка) или верхней крышки золотникового механизма. Реже – из-под нижней. Если окажется, что подтекают штуцеры трубок, то, считайте, вам повезло.

При нечетком переключении передач МКП меняем втулки в карданном сочленении тяги (кружок). Но сперва убедитесь в целости задней опоры силового агрегата – здесь она уже порвана (стрелка).



Благодарим компанию «Genser-Nissan на Лобачевского» за помощь в подготовке материала.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ*

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	9000/19 820
Накладка бампера переднего или заднего	10 030
Блок-фара (галоген)/фонарь	14 360/8300
Капот	14 900
Фильтры масляный/воздушный/салонный	380/770/840
Нейтрализатор	23 930
Рулевой наконечник	3740
Нижний рычаг передней подвески	11 010
Амортизаторы передние	17 280
Задняя ступица в сборе	8960
Тормозные диски передние/задние	7580/8480

**Владельцам автомобилей с пробегом свыше 100 000 км или закончившейся гарантией в салонах Genser предоставляется скидка 15% на работы и запчасти.*

С ИЗНАНКИ

К АКП и вариатору претензий нет, а вот за 5-ступенчатой механикой RS5F70A замечен грешок: рассыпаются подшипники вторичного вала. Если спохватитесь вовремя, то ограничитесь только заменой подшипников и масла. Прозеваете – придется поменять полкоробки.

Ресурс сцепления зависит от того, как и где ездить. За городом оно может дожить и до 200 тыс. км, в городе протянет около 120 тыс. км.

Износ втулок и стоек стабилизатора – обычное дело. В задней подвеске дорестайлинговых машин стойки с трудом держались 30 тыс. км, а втулки – 45 тыс. км. В 2004 году детали усилили. К механизму Скотта-Рассела, отвечающему за кинематику задней балки, замечаний нет.

В передней подвеске стойки ходят более 60 тыс. км, втулки – около 45 тыс. км. Довольно быстро (после 45–60 тыс. км пробега) кончаются нижние шаровые опоры; их меняем в сборе с рычагами и сайлент-блоками (это неразборный узел). К сотой тысяче могут застучать поворотные подшипники кулаков и потечь амортизаторы. Верхние рычаги вряд ли побеспокоят до 150 тыс. км. Рулевые наконечники служат чуть больше 45 тыс. км, а вот тяги – как повезет. Бывало, их меняли уже на 60-й тысяче. Обидно, что оригинальные тяги идут только в сборе с рейкой; впрочем, она порой требует замены и раньше – из-за течи или стуков в правой втулке.

Как видите, проблем у машины хватает. По крайней мере по сравнению с предшествующей моделью (ЗР, 2003, № 5). Может, поэтому «Ниссан» отказался от продолжения династии «пример»? **ЗР**

Больше скорость – меньше ям?..

Инна Пушкарская из Новосибирска за ответ на задачу № 14 «Полет Шмуля» получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) в комплекте с кардридером Microsonic. Подробности на сайте: www.r-i-c.ru.









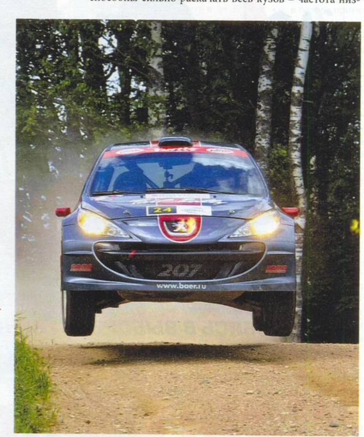
…Итак, сколько ни советовали Шмулевичу починить ходовую, он оказался не из тех, кто лишний раз заглянет под машину. День оправдывал безденежьем и «спасительными» теориями. Объясняли ему: «Машину сносит, когда колеса от бугра отскакивают». А он нудил свое: «Зато потом ударятся об асфальт, инерция их нагрузит, сцепление улучшится. То на то и выйдет!». Увы, не вышло. Асфальт, схожий со стиральной доской, заставил Шмуля финишировать в канаве – и усомниться-таки в своих доводах. В чем же он не прав?

Авторы писем почти единодушно считают, что на машине *«по всем признакам были неисправны амортизаторы, которые надо немедля менять»*. Правда, этим постулатом многие и ограничились – зачем, мол, объяснять то, что и так понятно. Но ведь в этом вся соль. Недооценил же амортизаторы Шмулевич! В письме г-жи Пушкарской сказано: *«Исправно работающая подвеска – главный фактор безопасности движения наряду с рулевым управлением и надежными тормозами»*. Сразу напомним, что тут все взаимосвязано. С убитой подвеской любая машина хуже рулится. А если есть ABS, то и она может «сходить с ума», оставляя владельца без тормозов. Авторы лучших ответов не стали, однако, углубляться в теорию колебаний автомобиля – одну из самых сложных для понимания неподготовленным человеком. Последуем их примеру и мы.

Начнем с вопроса, который задали себе немногие. Почему на асфальтовых, грейдерных и даже стихийно накатанных грунтовых дорогах нередко образуются четко выраженные волны – от самых плавных и длинных до частой, жесткой гребенки? Оказывается, это связано с неисправностями подвесок автомобилей, преобладающими скоростями движения и уже имеющимися «шрамами» самой дороги. А чем она хуже, тем быстрее кончатся амортизаторы – их возможности небеспредельны. Порочный круг!

Чем хуже состояние амортизаторов по парку автомобилей в среднем, тем быстрее на дорожном покрытии образуются волнообразные дефекты. А если они уже есть, любая машина с неисправными амортизаторами при критической скорости может стать неуправляемой. К сожалению, наши водители склонны относить амортизаторы к второстепенным деталям.

При совпадении частоты колебаний, заданных волнами на покрытии, с частотой собственных колебаний колеса или кузова резко нарастает их амплитуда. Это явление называют резонансом. Поясним. У колеса на упругих элементах подвески есть некая **собственная** частота колебаний – допустим, 15 Гц. А расстояние между гребнями волн, к примеру, равно 0,3 м. Тогда при скорости 4,5 м/с (16,2 км/ч) частота **вынужденных** вертикальных колебаний тоже составит 15 Гц. Вот вам и резонанс. Энергия колебаний, если ее не гасить амортизаторами, быстро нарастает, и на длинной гребенке колеса могут дробить так, что большую часть времени проводят в воздухе. Машина теряет устойчивость, сползает в сторону… А длинные волны способны сильно раскачать весь кузов – частота низ-



ЗАДАЧА № 17

КРИЗИСНЫЙ КОНЬ

«… На Чукотке тоже кризис, а на моей «четверке» пора менять шины. Родные – 175/70R13. Как сэкономить? Друг за 20 патронов отдал две еще хорошие 6,45-13 М-145. Сказал, остались после «Москвича». Они больше, чем мои, и на задке в самый раз – тянут хорошо. Однако машина «плавает» по дороге, как нерпа, – надо постоянно рулить! Друг говорит, колеса хорошие. Действительно, они ровные. Баланс сделали, накачали по инструкции. Проверили всю ходовую. Все равно плавает! В чем причина, не знаем. Подскажите нам!»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июня 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

кая, около 1 Гц, но случается и картер пробить, и помять головой потолок! На дороге с волнистой поверхностью для любой машины найдется резонансная скорость, порой и лучшие амортизаторы не спасут. А для выхода из резонанса скорость разумнее снизить, а не прибавлять.

Описывают резонанс и на примере мяча. Чем сильнее удар о землю, тем выше отскок – ударяя в такт, легко найти резонанс. Особенно прыгуч тяжелый мячик-игрушка из монолитной резины – но в тазике с водой не прыгает! Она, как амортизатор, гасит его энергию.

Конечно, любой физик приведет примеры и положительных результатов некоторых резонансов. Вспомним хотя бы частотные настройки систем впуска и выпуска, где резонанс организуют специально. Но в шасси автомобиля, крыльях самолета и т. п. резонансные колебания крайне опасны. Их последствия могут быть непоправимыми.

Итак, хороший амортизатор ограничивает амплитуду колебаний. Зато «*…ничем не сдерживаемый резонанс – это путь к поломке узлов машины или вылету с дороги*». Исправные амортизаторы на небольших дефектах покрытия исключают отскоки колес, а на серьезных – сводят к минимуму. Ну а с неисправными «*…гребенка заставляет автомобиль «всплывать», разворачиваться поперек дороги…*» и так далее.

Отмечены читателями и другие факторы. Так, поперечная штанга в задней подвеске «Жигулей» при сильных вертикальных колебаниях кузова вызывает и ощутимые поперечные – со слабыми амортизаторами езда по волнистому покрытию опасна. Если такой участок достаточно протяжен, удержать автомобиль от заноса трудно. А представьте, что к убитым амортизаторам добавятся разные шины на одной оси, неправильное давление в них, неверные углы установки колес, смещенный задний мост, изношенные сайлент-блоки, просевшие пружины и так далее! Результат предсказуем.

Итак, автомобилю с неисправными амортизаторами на гребенке грозит сильный резонанс, при котором его траекторная устойчивость ничтожна. За это и поплатился герой задачи. **ЗР**

Благодарим всех участников конкурса, а Инну Пушкарскую поздравляем с заслуженной победой!

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

В этот раз мы отметили два совета. Алексей Ромодан из Курганской области рассказал о приспособлении для фиксации шкивов 16-клапанных двигателей, за что от ООО «Авто-Новь» получает буксировочный трос-рулетку (vgusev.info). Владимир Бахчин из Саратова показал, как на ВАЗ-2110 привести в норму работу приборного щитка. Награда автору – канистра масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy.



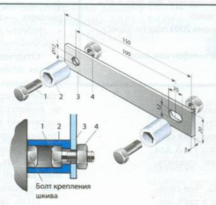






А. РОМОДАН,
село Чистопрудное Курганской обл.

При **замене ремня двухвального ГРМ** поможет мое приспособление для фиксации шкивов. Оно состоит из планки 3x20x150 мм с двумя отверстиями, двух торцевых головок «на 17» (квадрат ½ дюйма), двух болтов М12 длиной по 20 мм и двух гаек под них. Одно отверстие в планке – диаметром 12 мм, другое продолговатое (см. рис.), расстояние между центрами отверстий – 100 мм. Вставив болты в головки стержнем внутрь и в отверстия на планке, слегка притягиваем их гайками. Выставив метки на шкивах и накинув приспособление головками на болты шкивов, затягиваем гайки. Шкивы зафиксированы. Можно менять ремень. Это приспособление проверено на двигателях «Мицубиси», «Субару» и других. Размеры головок и болтов могут меняться в зависимости от конкретного двигателя.



В. БАХЧИН, Саратов

На ВАЗ-2110 начались **неполадки в приборном оборудовании**. Сначала врал указатель температуры охлаждающей жидкости – при включении ближнего света показывал 130 градусов, а при выключении возвращался к норме. Искажались показания и других приборов, стрелки на ходу стали падать на нули! Причина – потеря связи с «массой». Но в каком месте? Поиск привел к длинной резьбовой шпильке, упрятанной слева под приборной панелью. К ней прикручены гайкой «минусы» сразу нескольких цепей, а шпилька отлично окрашена на заводе. Осталось тщательно очистить ее от краски и нанести смазку «Контакт» – соединение было восстановлено. Все приборы заработали штатно.

М. СТАРОСТИН, поселок Удельная Московской обл.

На моем «Форде-Скорпио» прежде было ветровое стекло с обогревом, но пришлось заменить его обычным. Я подключил **питание** оказавшегося не у дел **обогревателя к вентилятору радиатора** – по току подходит. При включенном вентиляторе на приборной доске загорается сигнальная лампа, помогающая его контролировать, к тому же устройство подогрева (а теперь – включения вентилятора) имеет особенность: при нажатии на кнопку этот режим длится три минуты, что тоже очень удобно.

Если двигатель плохо пускается, я ищу не только традиционные причины, но и **проверяю силовые провода** в режиме «стартер». На переходных сопротивлениях цепи общее падение напряжения может достигать 3–5 В! Рекомендую проверять вольтметром напряжение между «плюсом» АКБ и болтом «+» на генераторе, «минусом» АКБ и кузовом, «минусом» АКБ и корпусом двигателя, а также между корпусом двигателя и кузовом. Возможна потеря напряжения и на проводе, например между клеммой провода и самим проводом. Все соединения обрабатываю смазкой «Контакт».

Е. ЗАКРОЕВ, Миасс Челябинской обл.

Когда у моторов **с распределителем зажигания роторного типа** зазор между токоразносной пластиной бегунка и боковыми электродами крышки неоправданно велик, это снижает энергию искры. Имеет смысл уменьшить его до 0,3–0,5 мм, подпаяв к торцу пластины отрезок медной проволоки, толщину которой нужно подобрать. На двух автомобилях этот зазор легко был сокращен на 1–1,5 мм! Двигатели стали работать гораздо ровнее.

К. МАГАФУРОВ, Уфа

Летним днем в «шестерке» на ходу резко **запахло бензином**. Вышел, осмотрел мотор, карбюратор, бензонасос, бензобак и, наконец, горловину... И понял! Резиновое уплотнение горловины, куда прикреплен конец вентиляционной трубки бака, было порвано, вот пары бензина и подсасывались в салон. Чтобы запах выветрился, я поднял стекла и включил электровентилятор салона. Конечно, в жару так ездить не очень комфортно, зато дышать парами топлива уже не пришлось.

От отдела эксплуатации ЗР.

Чтобы не бороться с капризами аэродинамики автомобиля, следите за всеми уплотнениями кузова, иначе в салоне может повеять не только бензином!

Е. РАЗМОСКИН, Тольятти

Многим досаждают **слабые утечки воздуха из колеса**, когда давление в нем за сутки падает всего на 0,2–0,5 атм. Найти место утечки сложно. Если шиномонтаж далеко, а баллончика с клеящей пеной нет, приготовим ножом или теркой мыльную стружку из расчета три щепотки на полстакана «Тосола», перемешаем продукты и, вывернув золотник, шприцем введем смесь внутрь шины (для 15-дюймового колеса хватит около 100 г). Накачав колесо, нужно немного проехать, чтобы жидкость обволокла все внутренние поверхности покрышки и диска. Утечка воздуха прекратится.



Антидилер, или Сервис герра Петера

Что такое свободный автосервис? Немецкий вариант ответа излагает Алексей Воробьев-Обухов.

Свободный автосервис – это просто, особенно в России... Смысл такой: ты находишься в свободном плавании, и никакие автовазы-мерседесы-рено о тебе ничего не знают. У нас таких сервисов тысячи, примеры – вдоль любой трассы. Понятное дело, что в Германии это невозможно... Стоп! Оказывается, очень даже возможно. Но немецкая свобода имеет ощутимый привкус евростандартов, а потому сильно отличается от российской.

Для герра Петера, автосервис которого довелось посетить, она выглядит так. Над помещением явно трудился дизайнер, рядом он расположил инсталяцию на темы автомобильной истории и даже биографии семьи, ведущей бизнес. Внутри зал для клиентов, а также небольшой склад запчастей, в основном расходников, и на самом видном месте – диплом-сертификат владельца СТО.

Необходимым условием для открытия подобной мастерской стало обучение герра Петера в специальном вузе: иначе к автомобилю просто не подпустят. А это объясняет любопытную для нас (и привычную для немцев) деталь: в таком сервисе вы спокойно можете проводить плановое ТО даже нового авто с отметкой в сервисной книжке: гарантия останется в силе! Другое дело, что бесплатно герр Петер ничего делать не будет: для гарантийной замены сгоревшего генератора или чего-то другого пожалуйте в авторизованную сервисную сеть.

Привлекла внимание надпись "TÜV" на рекламном щите: здесь можно… пройти техосмотр и получить официальную круглую наклейку на номер.

Клиентская база подобных сервисов – владельцы неновых, порой далеко не новых автомобилей. Мнение о том, что в Германии все катаются лишь на крутых «тачках» последних серий, мягко говоря, ошибочно. Примерное число постоянных клиентов – пятьсот-шестьсот. Где же герр Петер берет запчасти, скажем, вон для того лохматого «Форда»? А он через



Герр Петер Фёрш питает слабость к ремонту и обслуживанию «фордов». Вверху – табло тормозного стенда, он необходим для проведения техосмотра.

Интернет заказывает нужную деталь на централизованном складе, и через два часа ее привозят... Так быстро? Нет, ну если до конца рабочего дня остался час, тогда завтра утром.

На какие деньги герр Петер и ему подобные возводят аккуратные здания и приобретают современное оборудование? И тут все до обидного просто: банковский льготный многолетний кредит. Причем без обеспечения! Чтобы получить ссуду, нужно представить бизнес-план и диплом-сертификат – неучи не в чести.

Образование – штука полезная, но как не отстать от жизни? На помощь приходят крупнейшие изготовители компонентов со специальными программами для таких сервисов. Например, если речь идет о трансмиссии и подвеске, то можно (и нужно!) заключить договор, например, с фирмой ZF Services, предлагающей целый ряд программ (кстати, они работают и в России). В частности, OSS (Original Sachs Services) поможет быть в курсе последних инноваций по части амортизаторов. Выгода, разумеется, обоюдная: сервис получает недорогие запчасти и ноу-хау, а фирма – рынок сбыта. Подобным образом действуют, скажем, Bosch, Continental, NGK – в общем, те, кто не зациклен на производстве запчастей для какой-то одной марки автомобилей.

Выводы? Без лишних разговоров немцы реально поддерживают малый бизнес – отсюда и цивилизованный результат. Сравнивать, честно говоря, не хочется... **ЗР**

В отличие от заведения герра Петера, на соседнем сервисе больше жалуют БМВ.



Чертова лампа!

Владельцы старых иномарок зачастую объезжают специализированные автоцентры стороной. В конце концов, не так уж сложно самостоятельно заменить масло, свечи, тормозные колодки… Вот только машина-то этого не знает и назойливо мигает лампочкой, приглашающей на очередное ТО. В сервисе знают, как обнулить «счетчик моточасов», но, может быть, для этого не всегда требуются дорогой сканер и специальное образование?

Проблемой озаботились наши коллеги из немецкого журнала «Ауто-Бильд» и рассказали, как самостоятельно погасить «чертову лампу», пользуясь лишь ключом зажигания и кнопками на панели приборов. Итак, заменив все, что полагается согласно сервисной книжке – машина всегда должна быть в порядке, – садимся за руль и… **ЗР**

«Ауди-А3», 1,6 л, 1996–2003 гг.

Нажимаем кнопку 1 и, удерживая ее, включаем зажигание. Отпускаем кнопку. Должна появиться индикация *SERVICE* или *SERVICE in xxx km*. Нажимаем кнопку 2 и держим ее, пока не появится надпись *SERVICE in 15 000 km*. Выключаем зажигание.



«Опель-Астра G», 1,8 л, 2000–2006 гг.

Нажимаем кнопку 1 и, удерживая ее, включаем зажигание. На 2 с на табло загорится надпись *INSP*. Удерживаем кнопку нажатой, пока не появятся прочерки - - -. Отпускаем кнопку и выключаем зажигание.



«Фольксваген-Поло», 1,6 л, 1998–2000 гг.

Тут может быть два вида индикации – *INSP* и *OIL*. Обе гасятся по очереди одним и тем же способом. Нажимаем кнопку 1 и, удерживая ее, включаем зажигание. Держим кнопку нажатой, пока индикация не сменится на - - -. Отпускаем кнопку и выключаем зажигание. Повторяем процедуру для обнуления индикации замены масла.



«Фольксваген-Гольф III», 1,8 л, 1991–1997 гг.

Включаем зажигание, нажимаем кнопку 1 и, удерживая ее нажатой, выключаем зажигание. Снова нажимаем кнопку, на табло загорится *IN01*. Нажимаем кнопку 2, пока не появится индикация - - -. Нажимаем кнопку 1, появляется надпись *OEL*. Нажимаем кнопку 2 до появления прочерков. Теперь включаем зажигание до тех пор, пока не появится индикация *IN00*.



«Мерседес-Бенц С 200», кузов W202, 1996–2000 гг.

Включаем зажигание и тут же дважды нажимаем кнопку 1. Выключаем зажигание. Нажимаем кнопку 1 и, удерживая ее, снова включаем зажигание. Через 10 с на табло появится новый интервал до очередного ТО и раздастся звуковой сигнал. Отпускаем кнопку и выключаем зажигание.



«Пежо-206», 1,6 л, 1998–2002 гг.

При выключенном зажигании нажимаем кнопку 1 и, удерживая ее, включаем зажигание. Держим кнопку нажатой в течение 10 с. Индикатор сбросится на 0, а символ гаечного ключа погаснет. Отпускаем кнопку и выключаем зажигание.



К осмотру готов!

Игорь Моржаретто

Как правило, весна и лето – любимое время у автомобилистов для прохождения ТО. Что, кстати, легко объясняется и с экономической точки зрения: на эти два сезона приходится большая часть продаж автомобилей (порядка 65%), а после регистрации в талончике появляется дата следующего осмотра – такой же месяц.

Большая часть всех предметов и документов, о которых пойдет речь, у любого водителя всегда при себе (или в машине). О других мы вспоминаем реже – как правило, раз в год-два-три (кому как часто положено являться на ГТО). Хотя на самом деле назначение большинства требуемых предметов не только в том, чтобы предъявить их инспектору. В целом ряде случаев они очень-очень могут пригодиться любому автовладельцу...

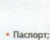
Итак, перечень документов и предметов, необходимых для прохождения государственного технического осмотра транспортного средства, утвержден постановлением правительства РФ № 880 от 31.07.1998 года. **ЗР**

• Если ваш водительский стаж менее двух лет, на заднее стекло нужно наклеить знак «Начинающий водитель» (см. ЗР, 2009, № 3).

• Знак аварийной остановки. Должен соответствовать ГОСТ 3 41.27-99, но, уверяю, ни один инспектор не назовет стандартные параметры. Для простоты – треугольник со стороной 50 см (примерно) должен устойчиво стоять на дороге и хорошо отражать свет фар (выбрать знак вам поможет статья в ЗР, 2009, № 1).

• Аптечка автомобильная. Перечень вложенных медикаментов и средств первой помощи определен приказом Минздрава № 106 от 1.04.2002 года. Следите за сроком действия лекарств! Как правило, сами производители устанавливают срок годности для аптечки в целом – полтора года (подробнее об аптечке – ЗР, 2009, № 3).

• Огнетушитель. Сотрудники ГАИ, как правило, требуют, чтобы он был объемом не менее 2 л. На самом деле никакими документами это не регламентировано (есть только Наставление по пожарной безопасности НПБ 166-97, которое носит рекомендательный характер). Но, основываясь на жизненном опыте, можем порекомендовать порошковый огнетушитель объемом 2 л с контрольным манометром (типа ОП-2), позволяющим сразу определить работоспособность. Имейте в виду: как правило, срок годности огнетушителя не превышает двух лет! Кстати, пункт 9 упомянутого наставления не рекомендует хранить огнетушитель в багажнике легкового автомобиля (экспертиза огнетушителей – ЗР, 2008, № 11).



• Паспорт;
• водительское удостоверение (заранее проверьте срок его действия!);
• медицинская справка (действует, как правило, три года);
• документ, подтверждающий право распоряжения автомобилем (доверенность);
• свидетельство о регистрации ТС;
• страховой полис ОСАГО;
• квитанции оплаты за проведение ГТО.

• Все готово для прохождения ТО? Вспомните, где у вас на блоке двигателя выбит его номер, и аккуратно почистите это место. Желаем получить заветный талончик с первого захода, успеха вам!

P.S. Надеемся, что, все вышеперечисленные предметы вам никогда не пригодятся в пути. И все-таки МВД РФ предупреждает: эксплуатация автомобиля без аптечки, знака аварийной остановки и огнетушителя запрещена!

От ярко-красного до бело-лунного

Правила дорожного движения требуют уступать дорогу многочисленным машинам со спецсигналами. Какие именно автомобили имеют преимущество и как действовать водителям при встрече с ними, разъясняет заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

КТО ИМЕЕТ ПРАВО

Автомобили милиции, скорой помощи, МЧС, пожарной службы используют специальную окраску и мигалки синего и красного цветов. Их водители при выполнении неотложных заданий имеют право игнорировать любые требования ПДД, за исключением следующих положений: общие обязанности водителя (раздел 2 Правил), правила применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки и использования внешних световых приборов.

К списку «неприкасаемых» правительство добавило и Федеральную службу безопасности (постановление от 29 декабря 2008 года № 1041), чьи автомобили теперь также имеют право на синие и красные проблесковые маячки и особую раскраску.

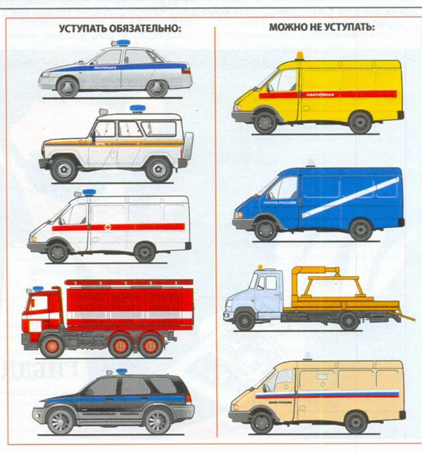
Использовать синие мигалки можно также на машинах обычного окраса, список которых утвержден постановлением правительства РФ от 1 декабря 2006 года № 737 «О специальных световых и звуковых сигналах».

УСТУПИТЕ ДОРОГУ!

В пункте 3.1 ПДД записано, что «водители автомобилей с включенным сигналом синего цвета и одновременным использованием звукового сигнала имеют право на преимущество в дорожном движении, но лишь убедившись, что им уступают дорогу». То есть лезть напролом, создавая аварийную ситуацию, «спецводитель» права не имеет. Кроме того, если сирена выключена, а мигает лишь синий фонарь, остальные участники движения не обязаны уступать дорогу – это прямо следует из пункта 3.2 ПДД.

Не уступил дорогу машине с мигалкой и сиреной – штраф от 100 до 300 рублей; не пропустил спецавтомобиль с соответствующей раскраской, сигналом и сиреной – штраф 300–500 рублей или лишение права управления на срок от месяца до трех.

Итак, увидев в зеркале заднего вида машину с мигалкой и включенным звуковым сигналом, освободите занимаемую полосу и пропустите спецавтомобиль. Кроме того, пропустить нужно и автомобили, которые сопровождает машина со специальной раскраской.



Водители обязаны уступать дорогу лишь автомобилям с включенным синим маячком и звуковым сигналом; если включены одновременно синяя и красная мигалки, то надо пропустить и сопровождаемый транспорт (пункт 3.2 ПДД).

Не забудьте, что, кроме того, спецтранспорт с раскраской и включенными звуковым сигналом и мигалкой запрещается обгонять!

ПРИВЛЕЧЬ ВНИМАНИЕ

Помимо синих и красных мигалок, используют желтые (оранжевые) и бело-лунные. Пункт 3.4 ПДД говорит, что желтый (или оранжевый) маячок должен быть включен на автомобилях аварийных служб, используемых при проведении строительных, ремонтных, дорожных работ, при эвакуации поврежденных или неисправных авто, а также на машинах, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы. Желтая или оранжевая мигалки никакого преимущества не дают, а лишь призваны привлечь внимание других участников дорожного движения. Водители подобной техники вправе: не выполнять требования дорожной разметки и любых дорожных знаков, за исключением знаков приоритета, ограничений габаритов и массы и знака «Обгон запрещен» – не в любое время, а лишь при выполнении работ, перевозке грузов.

Последний вид мигалок – бело-лунный маячок машин почтовой службы и инкассаторских автомобилей. Он преимуществ водителям не дает и нужен лишь для привлечения внимания сотрудников милиции в случае нападения. **ЗР**

Дело о наказании без преступления

Казалось бы, 12-я глава КоАП полностью учитывает всевозможные «преступления», которые способны совершить водители, и прописывает наказание за каждое. Однако жизнь иногда подсказывает новые сюжетные повороты, которые вполне могли бы лечь в основу хорошего сценария для кинодрамы (или комедии). Очередную историю расследуют Максим Приходько и Сергей Смирнов.



ЛЕСНАЯ ЗАСАДА

Летом прошлого года Максим П. возвращался на служебном автомобиле из Республики Беларусь. Позади командировка, до Москвы оставалось 400 километров с хвостиком. Трасса А101 в тех местах относительно спокойная и достаточно ровная. Лес подступает к самой дороге, отчего создается впечатление, будто едешь по зеленому коридору. Максим на ровном участке обогнал старенький «Москвич»-«каблук» и вернулся на свою сторону дороги. И как раз вовремя: начинался спуск, а на обочине появился знак «Обгон запрещен». Вот так, с горочки он и спустился бы вниз и ехал себе дальше, если бы не бдительный инспектор ГАИ Лавриненков. Он со своим коллегой, замаскировав патрульный «жигуленок» в лесу, внимательно наблюдал за горочкой. Место для засады просто идеальное! В общем, получилось все, как в бесчисленных рассказах читателей журнала «За рулем», – резкий взмах жезла, ликующий свисток инспектора: поймал! Для начала он выписал штраф за превышение скорости (98 км/ч вместо разрешенных 90 км/ч). А на «сладкое» завел такой разговор:

– Нарушаем, значит... Выехали на встречную полосу, а там, между прочим, знак висит. – Инспектор поотечески строго посмотрел на Максима и продолжил изучать его документы.

– Но я вернулся на свою полосу до того, как началась сплошная линия разметки, – попытался объясниться П.

– Я здесь местный и куда лучше всякого москвича знаю всю разметку! Отсюда мне отлично видно, что и как! Тут водители из Брянска даже фотографировали сплошную – и все равно мы их прав лишили. Нет, парень, ты попал!

Бессмысленно спорить с местным инспектором, глазомер которого не уступает дорогущим импортным приборам видеофиксации... Сказал, что нарушил, – значит, так и есть. Но по возвращении в Москву Максим сразу же связался с юристом журнала «За рулем».

ЮРИДИЧЕСКАЯ ЗАСАДА

Именно с момента получения временного водительского удостоверения и начинается самое интересное в этой, на первый взгляд, совершенно типичной истории. Согласно КоАП временное разрешение действует всего два месяца. Этого достаточно, чтобы рассмотреть протокол в судебной инстанции и вынести вердикт, виновен или нет. Система наказания работает четко и без сбоев (почти), если инспектор ГИБДД, водитель и мировой судья находятся в одном регионе. В случае с Максимом протокол был со-

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА

Максим ПРИХОДЬКО

Не дай бог на Руси лечиться или судиться! Максим П. – это я. И на собственном опыте я познал, каково в России попасть в колесики бюрократической машины. А механизм наказания нарушителя, как показывает мой опыт, не работает вовсе. Ведь инспектор остановил меня, похоже, лишь для того, чтобы заполнить клеточку в отчете; дальнейшая судьба водителя его не волновала. И еще: интересно, насколько больше дубликатов водительских удостоверений выдали в ГАИ с тех пор, как ужесточили наказания?

Сергей СМИРНОВ

Как только судья Б. Попов отправил протокол на доработку в ГИБДД, у меня не осталось сомнений в том, что Максима водительского удостоверения не лишат. Так и получилось: суд прекратил рассмотрение дела и удостоверение вернул. Согласно положениям статей 24.5 и 4.5 КоАП РФ административное дело не рассматривается, если истек двухмесячный срок давности привлечения к ответственности.

Увы, подобных историй очень много. Когда нарушение происходит не в том регионе, где живет водитель, то по его заявлению дело направляется к месту жительства. По своему опыту знаю: у сотрудников ГАИ нет заинтересованности, чтобы дело как можно быстрее дошло до суда, им, в общем-то, все равно. Да и почта у нас работает неидеально. И в этом случае все старались отбояриться от «лишней» возни, хотя дело касалось живого человека. Которого наказали без доказательства вины... Но каждый из государственных чиновников на своем этапе свой план выполнил, так что считает, что все нормально.

Если прошло два месяца с момента нарушения, а административное дело не рассмотрено, по закону оно прекращается (статьи 24.5 и 4.5 КоАП РФ).

ставлен в Смоленской области, а рассматривать его надлежало по месту жительства «нарушителя», то есть в Москве.

...Если бы не настырность П., история могла тянуться бесконечно: мало того, что письмо из Смоленской области шло больше месяца, так еще затерялось в канцелярии ГИБДД! В конце концов бумаги все-таки попали в суд; судья Б. Попов их рассмотрел... и отправил на доработку: «Дело не может быть принято к рассмотрению, так как не указано место совершения правонарушения. Также из-за небрежности составления протокола и неразборчивости почерка установить название дороги или трассы не представилось возможным». Далее «почтовый роман» продолжался еще добрых четыре месяца. Каждый раз Максим, хотя вина его доказана не была, продлевал «времянку» буквально с боем. Ни в суде, ни в ГАИ округа продлевать разрешение не хотели – мол, раз нет у них дела, то какой спрос? С точки зрения служителей закона, все правильно, а как быть водителю? Суд еще даже не приступил к рассмотрению его дела, а он уже наказан системой, которая действует только на бумаге.

Знакомые советовали Максиму пережидать, а потом прийти в ГАИ и, сославшись на статью 24.5 КоАП РФ, попросить дубликат водительских прав взамен утерянных. П. решил отправиться в Смоленскую область (ох как повезло ему, что права отобрали в 400 километрах от дома, а не в Хабаровске!..): нужна была справка из ГАИ Шумячского района Смоленской области, подтверждающая, что многострадальный протокол выслан в Москву с доработками. Конечно, можно было послать запрос по почте, но надежды на нее никакой.

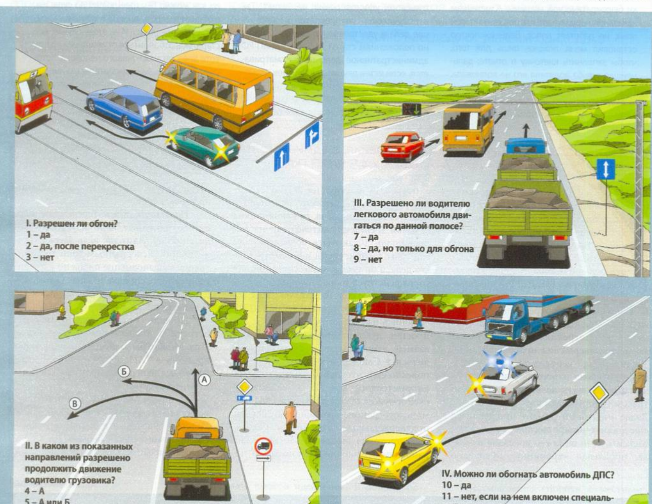
Начальник отдела Терешонков и все его подчиненные явно изумились появлению нарушителя: ведь здесь считали вопрос исчерпанным (они-то отчитались за выполнение плана по нарушителям!). Что, справка нужна? О том, что документы переслали еще 29 декабря? Пожалуйста!

Прошло уже полгода с момента встречи с инспектором в смоленском лесу. Можно было оформить и дубликат прав, но в ГАИ отсоветовали: «Зачем? Скоро вы наверняка получите свой документ в суде».

И права Максиму действительно вернули в мировом суде – 13 февраля. История, начавшаяся в середине августа прошлого года, завершилась аж через семь месяцев. **ЗР**

Как по рельсам!

Количество автомобилей в России растет, несмотря ни на какой кризис. Ежедневные пробки теперь обычное явление не только в городах-миллионниках. Во многих населенных пунктах пытаются найти выход из положения, выделяя спе-



статочно для разворота из крайнего левого положения, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). В данном случае водитель бензовоза нарушает это требование, разворачиваясь из среднего ряда.

VI. Поскольку прекращение движения в данном случае связано с необходимостью загрузки транспортного средства, считается, что водитель совершил остановку (см. определение данного термина в разделе 1 Правил). Ближе 50 м от железнодорожного переезда запрещена стоянка, но не остановка. Пункт 12.1 разрешает остановку и на левой стороне дороги. Согласно приложению 1 к Правилам действие знака 3.27, запрещающего остановку, распространяется только на ту сторону дороги, на которой он установлен (то есть на правую).

VII. Грузовик, въехавший на перекресток с главной дороги, пользуется безусловным приоритетом перед легковым автомобилем, приближающимся по второстепенной дороге (пункт 13.9 Правил). Наличие знака 3.4, запрещающего движение грузовых автомобилей, не дает оснований отступать от данного правила.

VIII. Пункт 5.5 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям), не позволяет эксплуатировать транспортное средство, на одну ось которого установлены ошипованная и неошипованная шины. Однако пункт 2.3.1 Правил дает в этом случае возможность следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности, обусловленных различными коэффициентами сцепления шин с покрытием дороги.

циальные полосы для маршрутных транспортных средств. Но большинство автомобилистов уверены, что, раз есть свободная полоса, ее нужно непременно занять! Эта уверенность распространяется и на трамвайные пути. Обогнать поток автомобилей по рельсам – милое дело! Только вот как это сделать, не нарушая ПДД? Такой вопрос задал нам Дмитрий Носов из Казани (задача № 1). Остальные вопросы подготовили Дмитрий Митрошин и Станислав Ильинский (иллюстрации).









Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 2, 4, 8, 11, 15,16, 20, 22

I. Пункт 9.6 Правил разрешает использовать трамвайные пути для обгона. Однако делать это на перекрестке нельзя, поскольку перед ним установлены знаки 5.15.2, регулирующие движение по полосам.

II. Знак 6.15.1 указывает рекомендуемое направление движения для грузовых автомобилей, тракторов и самоходных машин, если на перекрестке их движение в одном из направлений запрещено (приложение 1 к Правилам). И хотя он не запрещает движение и в других направлениях, кроме поворота направо, выполнять поворот налево и разворот из крайней правой полосы запрещено (пункт 8.5).

III. Водитель легкового автомобиля движется по реверсивной полосе, выезд на которую разрешает соответствующий светофор. Однако в показанной ситуации использовать ее можно только для выполнения обгона, так как согласно пункту 9.4 Правил на дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы, а также для обгона, поворота налево или разворота.

IV. Пункт 11.2 Правил предписывает выполнять обгон транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра, только с правой стороны. Вместе с тем и такой маневр запрещен, если на транспортном средстве включены специальные световые и звуковые сигналы (пункт 3.2 Правил).

V. Пункт 8.8 Правил указывает, что, если ширины проезжей части недо-



Шипы и колея

Откуда берутся колеи на асфальте? И виновны ли в этом шипованные шины? Власти предержащие то обвиняют шипы в разрушительном действии на дороги, то вспоминают про наш непростой климат и ищут других виновных, то спорят друг с другом. Глеб Макаров изучил, чем и почему изнашивают дороги.

ЧЕМ ИЗНАШИВАЮТ?

К сожалению, в России серьезные исследования преждевременного износа и нарушения структуры дорожного покрытия не проводятся. Поэтому воспользуемся опытом специалистов американского штата Вашингтон (не путать с одноименной столицей). Это самый северо-восточный штат США, зима снежная, но не очень морозная. Шипованные шины там тоже используют, хотя и реже (американцы предпочитают всесезонку). Несмотря на это, состояние дорог идеальным не назовешь.

Для исследования происхождения колеи американцы, в свою очередь, обратились к северным соседям. В Национальном институте оптики Квебека разработали лазерную систему измерения колеи LRMS (Laser Rut Measurement System). Приборы, закрепленные на выносных кронштейнах в задней части автомобиля, считывают текстуру дорожного покрытия через каждые 3 миллиметра. Одновременно за полотном следят видеокамеры. Компьютерные системы анализируют ширину, глубину и форму колеи.

Подобному контролю подвергли все основные магистрали штата. Основной сложностью было отличить те повреждения, которые вызвали шипы, от износа грузовым транспортом и обычными (нешипованными) легковыми колесами. Как оказалось, колея, вызванная каждым из этих факторов, имеет свои особенности. От шипов, например, возникают две тонкие борозды, причем вне их пределов дорога абсолютно ровная. А от остальных шин, в том числе грузовых, колеи словно продавлены, по бокам обоих углублений имеются характерные возвышения. Асфальт не стирается, а деформируется и расползается в зоны пониженной нагрузки.

Таким образом удалось выделить износ именно от шипованных шин. Например, на трассе I-5 глубина колеи от них составила 7 миллиметров. Важное уточнение: покрытие было уложено 40 (!) лет назад, по этой дороге ежедневно проходит 194 тысячи машин. Для таких обстоятельств износ просто ничтожный!

ЧТО ИЗНАШИВАЮТ?

В России средний срок службы дороги 8 лет. Для строительства дорог в США до сих пор применяют бетон – смесь песка, гравия и цемента. У нас его не используют еще со времен СССР – в нефтедобывающей стране битум дешевле. Бетонное покрытие имеет характерную особенность: в среднем через каждые 10 метров дорогу пересекают поперечные швы, заполненные битумом. Это позволяет компенсировать податливость материала и снизить влияние перепадов температуры.

На смену бетону пришел асфальтобетон – однородный черный материал, имеющий в своем составе, помимо пе-

Колея на асфальте – это, как правило, результат несоблюдения технологии его укладки.

НЕМЕЦКИЙ ПОРЯДОК

Почти на всей территории Германии использование шипованных шин запрещено с 1975 года. Но главная причина запрета – увеличение тормозного пути на чистом асфальте! Немецкие зимы мягкие: снег если и выпадает, то ненадолго. Шипы разрешены только в 15-километровой зоне у границы с Австрией, в гористой Тюрингии и еще в нескольких местах, где зимой снег или лед на дорогах – норма. Знакомые нам колеи встречаются даже на автобанах (но, конечно, не в таком масштабе, как у нас). Однако службы по контролю за дорогами ищут недостатки в первую очередь в своей работе. В отчете Немецкого дорожного союза (Deutscher Asphaltverband) указаны основные причины образования колеи:

- ошибки при проектировании дороги; неправильный подбор состава асфальтобетонной смеси (не соответствует температуре и влажности окружающей среды);
- недостаточная связь между слоями асфальта;
- недочеты окончательного контроля.

ска, щебень, минералы и вяжущий битум, благодаря которому дорога превращается в единое полотно. Кроме того, асфальтобетон обладает лучшими сцепными свойствами. В Америке, где отдают предпочтение просто бетону, для повышения безопасности в мокрую погоду на еще не застывший верхний слой наносят неглубокие риски, отводящие воду.

ПОЧЕМУ ИЗНАШИВАЮТ?

Каждое строительство требует строгого соблюдения технологии. С этой стороны асфальтобетон более уязвим. Точности требуется много: два слоя асфальтобетона толщиной 60–80 миллиметров укладывают на подстилающий слой из песка и щебня и выдерживают минимум по трое суток каждый. Один слой асфальтобетона годится только для самых тихих улиц, где за сутки проезжает менее 3000 машин. В российской столице таких попросту нет!

На практике получается по-другому. Водители ругают дорожников за сужения, администрация – за сроки. Но мало кто понимает, чем спешка оборачивается в будущем. Довольные водители жмут на газ по едва остывшей дороге.

Положенными 72 часами просто пренебрегают. Равно как и двухслойной технологией. Зачем тратить вдвое больше времени и материалов? Особенно когда за перерасход и несоблюдение сроков можно серьезно схлопотать.

Даже срезание и замена верхнего поврежденного слоя не дает длительного эффекта. Потому что колеи – это деформация покрытия в целом, а не только удаляемых нескольких сантиметров. Пройдет год, и новая поверхность, как копирка, проявит дефекты старой. Поэтому в Европе такая схема не применяется. Если дорога нуждается в ремонте, ее закрывают целиком. Обходится дороже, но в результате выгоднее...

ШИП ИЛИ ПШИК?

Получается, что шипованные шины – отнюдь не главный источник возникновения колейности. Да, их вклад виден после тщательной компьютерной обработки, но он минимален на фоне воздействия холода, жары, ветра, тяжелых грузовиков и других транспортных средств. Гораздо большее значение имеет качественная работа инженеров и строителей. Если все сделано грамотно, то ровная и гладкая поверхность дороги будет радовать водителей десятилетиями.

Можно ли переделать наши плохие дороги в хорошие? Успех этой затеи сомнителен. Планировка улиц российских городов, а также отсутствие реальной альтернативы у большинства междугородных маршрутов приведут к тому, что при настоящем капитальном ремонте целые районы охватит транспортный паралич. Из двух зол – отсутствие дорог и плохие дороги – выбирают меньшее. Но шипы тут определенно ни при чем... **ЗР**



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Отчего в асфальте появляются колеи?

- **9%** *всему виной климат*
- **10%** *от избытка машин*
- **81%** *из-за нерадивости дорожников*

Парк предкризисного периода

Говорят, что «тучные годы» закончились. Так это или нет, покажет будущее, а пока итоги 2008 года подвели Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

В предкризисном 2008 году в России было поставлено на учет 2,51 млн. автомобилей (+ 6,1%). Понятно, что в первую очередь парк увеличился за счет легковушек: их число выросло на 2,62 млн. (+ 8,2%) – до 32,02 млн. штук.

Грузовиков на дорогах страны в 2008 году стало больше на 180,8 тыс. (+ 3,4%), а автобусов – на 11,7 тыс. (+ 1,3%).

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ НА 1 ЯНВАРЯ 2009 ГОДА

Регион	ВСЕГО	Автомобили ВАЗ				Другие российские модели						Иномарки			Прочие
		«Жигули»	«Самара», 2110	«Нива» и модификации	Всего ВАЗов	«Москвич»	ГАЗ	УАЗ	ЗАЗ	ИЖ	Всего других российских	с правым расп. руля	с левым расп. руля	Всего иномарок	
Всего по России*	32 020 998	7 644 000	4 836 987	1 096 615	13 606 951	1 531 368	1 637 330	692 056	861 443	172 441	5 369 731	2 257 415	8 736 783	10 994 198	2 050 118
Алтайский край	506 366	144 036	42 019	29 345	215 642	52 978	34 155	16 527	18282	2592	129 900	75 566	22 445	98 011	62 813
Амурская область	163 278	28 095	1448	6842	36 385	11 307	4613	6060	5482	52	28 257	83 757	8552	92 309	6327
Архангельская область	223 940	48 428	23 104	10 208	82 015	9807	10 519	9018	6199	2169	40 678	129	64 067	64 196	37 051
Астраханская область	214 159	72 206	31 316	6749	110 318	16 468	14 198	4114	8304	627	46 313	8791	30 896	39 687	17 841
Белгородская область	321 447	111 528	68 014	11 669	191 447	17 033	19 362	7041	12 119	1351	63 584	2837	54 318	57 155	9261
Брянская область	160 424	45 778	31 054	5312	82 691	8310	10 084	6573	2633	884	32 082	480	41 060	41 540	4111
Владимирская область	276 682	70 199	54 805	8745	133 873	11 637	15 727	5283	7384	2531	50 007	885	73 272	74 157	18 645
Волгоградская область	520 977	189 193	78 220	27 609	295 169	38 317	31 923	11 661	14 589	1642	106 802	2614	86 826	89 440	29 566
Вологодская область	284 351	67 891	55 868	13 653	137 652	12 693	14 430	11 950	7336	3135	57 061	441	82 319	82 760	6878
Воронежская область	532 214	189 271	86 100	21 547	297 250	39 170	30 192	9793	15 325	4019	105 847	2131	96 018	98 149	30 968
Еврейская АО	24 982	2423	232	820	3475	1557	658	1113	483	1	3878	16 748	109	16 857	772
Забайкальский край	223 580	54 285	8554	10 333	73 325	14 848	10 595	12 767	3386	742	44 132	68 105	10 060	78 165	27 958
Ивановская область	173 751	49 072	29 671	4539	83 349	11 795	11 024	4213	7860	938	38 898	430	37 960	38 390	13 114
Иркутская область	481 530	107 362	18 404	24 521	150 343	24 210	21 457	15 600	5565	1353	71 497	176 408	58 058	234 466	25 224
Кабардино-Балкарская Республика	130 134	47 915	16 548	4340	68 809	6909	12 426	2392	2816	72	26 247	0	19 852	19 852	15 226
Калининградская область	277 149	19 874	1764	1685	23 339	1187	4106	1762	3047	4	10 524	205	236 107	236 312	6974
Калужская область	227 395	65 341	38 216	8548	112 782	12 823	14 636	6676	6193	2084	46 943	1145	56 701	57 846	9824
Камчатский край	93 909	1858	928	2897	5703	747	1185	3258	67	32	5299	81 582	1108	82 690	217
Карачаево-Черкесская Республика	81 135	24 350	16 360	2881	43 603	3914	6781	1791	1592	71	15 035	14	13 108	13 122	9375
Кемеровская область	552 200	128 912	73 892	17 432	220 282	34 148	31 120	13 693	13 270	2195	99 917	118 243	78 420	196 663	35 338
Кировская область	261 101	64 170	56 847	19 481	140 664	14 002	12 836	10 985	9401	2305	55 152	802	56 330	57 132	8153
Костромская область	139 543	32 457	20 655	5285	58 430	6983	6628	5069	6764	984	30 635	496	30 797	31 293	19 185
Краснодарский край	1 281 860	396 903	190 988	35 711	623 800	60 978	59 859	13 058	37 159	2246	189 808	51 001	275 603	326 604	141 648
Красноярский край	633 074	146 124	42 508	24 386	213 236	40 876	39 346	17 973	13 250	2904	119 656	180 855	59 818	240 673	59 509
Курганская область	210 188	71 351	36 053	8535	116 046	14 307	10 079	5911	7634	1638	42 075	9228	19 398	28 626	23 441
Курская область	225 938	64 687	36 999	9910	111 634	15 371	12 325	7031	8309	753	48 099	858	33 046	33 904	32 301
Ленинградская область	418 576	90 965	71 202	8450	170 718	11 972	13 636	5124	10 485	2228	46 968	2155	177 669	179 824	21 066
Липецкая область	273 137	92 929	60 184	11 588	164 766	17 453	15 572	6002	6908	912	51 546	498	49 071	49 569	7256
Магаданская область	41 606	2986	135	1268	4390	2806	1413	2388	2304	0	8921	24 780	770	25 550	2745
Москва	3 194 086	530 761	308 011	57 524	901 246	78 605	147 782	15 634	88 132	15440	370 090	61 501	1 683 161	1 744 662	178 088
Московская область	1 975 565	385 859	298 574	39 682	724 689	64 879	84 295	15 712	45 092	7588	250 134	17 592	918 345	935 937	64 805
Мурманская область	163 974	34 319	27 268	3192	64 994	6181	7766	3561	2145	753	21 222	386	73 540	73 926	3832
Нижегородская область	649 371	160 859	74 435	30 753	266 326	28 061	60 569	17 158	24 453	3771	144 825	5163	160 014	165 177	73 043
Новгородская область	139 034	42 065	23 613	4761	70 523	10 054	7028	4382	4515	1057	29 494	610	35 001	35 611	3406
Новосибирская область	640 092	131 239	31 778	23 016	186 068	36 171	35 164	15 055	21 248	2047	113 167	95 489	154 430	249 919	90 938
Омская область	407 047	112 083	62 799	18 559	193 784	48 671	26 299	11 069	13 472	4377	108 388	39 940	58 263	98 203	6672
Оренбургская область	486 097	146 249	113 727	27 436	287 538	32 014	22 824	12 612	14 092	5566	101 672	3869	82 118	85 987	10 900
Орловская область	160 609	45 474	32 886	11 139	89 796	11 840	10 396	7483	6593	1200	40 981	123	25 664	25 787	4045
Пензенская область	258 594	84 685	64 900	12 487	162 142	14 331	14 955	5995	6483	1941	47 305	505	39 574	40 079	9068
Пермский край	519 040	106 000	79 454	23 651	209 320	19 471	26 037	18 321	11 772	6228	92 504	5425	150 130	155 555	61 661
Приморский край	554 700	30 071	2432	5099	37 886	20 798	5218	6746	8074	518	41 499	350 701	116 172	466 873	8442
Псковская область	154 814	42 908	22 313	5243	71 050	10 889	7137	5136	6112	1593	33 656	306	48 221	48 527	1581
Республика Северная Осетия (Алания)	128 343	43 140	13 462	4510	61 133	7831	13 143	2600	4126	40	29 835	58	17 972	18 030	19 345

Понятно, что 2008 год был пиковым: на волне благополучия народ активно покупал новые автомобили. По прогнозам аналитического агентства «Автостат», в ближайшие пять лет количество легковых автомобилей в России будет увеличиваться медленнее, на 4–5% ежегодно, и к 2014 году достигнет 40 млн. единиц.

Еще несколько интересных цифр. К началу 2009 года на каждую тысячу россиян приходилось по 225 легковых автомобилей; год назад этот показатель составлял 207, а два года назад – и вовсе 188 машин.

Самый высокий уровень автомобилизации ныне в Москве и Санкт-Петербурге, там насчитывается соответственно 305 и 304 легковые машины на тысячу жителей. В Московской и Калининградской областях этот показатель равняется 296 машинам, на Сахалине – 282, в Приморском крае – 278 единицам. Высокий уровень автомобилизации (275 машин на тысячу жителей) также зафиксирован в богатой Тюменской области.

А вот меньше всего легковых автомобилей (в относительных показателях) – в республиках Северного Кавказа и на Крайнем Севере. **ЗР**

Регион	ВСЕГО	Автомобили ВАЗ				Другие российские модели						Иномарки			Прочие
		«Жигули»	«Самара», 2110	«Нива» и модификации	Всего ВАЗов	«Москвич»	ГАЗ	УАЗ	ЗАЗ	ИЖ	Всего других российских	с правым расп. руля	с левым расп. руля	Всего иномарок	
Республика Адыгея	99 636	31 067	17 092	2263	50 990	5923	5466	928	2361	265	16 907	1394	18 357	19 751	11 988
Республика Алтай	42 737	6483	2278	3166	11 940	3741	2916	3012	2013	260	12 576	14 346	2589	16 935	1286
Республика Башкортостан	938 542	290 321	216 063	40 855	551 518	57 276	40 164	24 538	23 318	8878	173 751	3602	173 820	177422	35 851
Республика Бурятия	177 629	43 236	6614	8713	58 787	10 035	10 647	7404	2980	710	34 131	78 790	2718	81508	3203
Республика Дагестан	191 740	71 965	53 749	10 157	137 828	6731	15 598	7633	2155	810	38 563	93	7666	7759	7590
Республика Ингушетия	47 982	14 979	9803	2049	26 834	876	5052	949	446	9	7773	10	8347	8357	5018
Республика Калмыкия	51 987	17 656	12 377	4493	34 535	3391	2822	1739	1181	197	10 766	228	4719	4947	1739
Республика Карелия	171 937	49 032	25 964	8222	83 297	7885	5923	4205	5154	1777	27 005	290	51 062	51 352	10 283
Республика Коми	191 927	47 068	32 189	7653	87 126	11 020	11 808	7926	5446	2639	41 700	537	39 710	40 247	22 854
Республика Марий Эл	103 302	22 441	17 680	4261	44 423	4126	6158	4376	3995	564	21 671	825	21 784	22 609	14 599
Республика Мордовия	138 807	41 405	36 053	6232	83 714	6489	7653	7031	4466	1194	29 209	423	24 077	24 500	1384
Республика Саха (Якутия)	148 533	29 058	4179	11 518	44 798	11 420	8827	22 595	2461	175	46 626	44 276	8170	52 446	4663
Республика Татарстан	737 214	170 409	213 202	28 394	412 379	19 561	23 413	18 590	8166	5489	114 311	4854	178 054	182 908	27 616
Республика Тыва	37 784	9461	5954	1724	17 181	4545	2064	4857	739	369	13 163	5729	185	5914	1526
Республика Хакасия	114 583	38 555	12 667	5027	56 257	5989	4653	1985	325	647	14 503	32 503	10 986	43 489	334
Ростовская область	920 731	287 050	185 412	33 716	506 400	67 974	51 295	12 764	24 255	4653	175 202	3091	227 041	230 132	8997
Рязанская область	314 879	81 283	35 104	9758	126 206	18 289	16 183	9510	13 876	1159	61 003	739	49 839	50 578	77 092
Самарская область	791 850	192 136	237 920	25 584	456 300	14 720	22 947	7957	12 504	1986	80 520	5261	181 259	186 520	68 510
Санкт-Петербург	1 388 776	227 272	187 411	15 069	430 054	28 392	48 503	6012	30 543	7270	127 165	8909	766 347	775 256	56 301
Саратовская область	522 522	167 296	107 543	25 513	300 494	35 767	29 144	7511	24 019	1520	108 349	746	97 074	97 820	15 859
Сахалинская область	146 278	7500	285	2123	9908	4753	1556	3794	1796	1	11 907	106 134	8772	114 906	9557
Свердловская область	1 077 666	201 031	161 827	24 457	391 769	32 595	77 342	17 574	55 909	6042	204761	81 891	258 829	340 720	140 416
Смоленская область	237 578	61 769	36 072	6131	104 045	14 655	10 572	6018	11 439	1194	49 789	431	51 935	52 366	31 378
Ставропольский край	585 303	181 330	94 283	22 670	298 381	44 250	35 529	9358	22 035	920	120 618	6140	135 624	141 764	24 540
Тамбовская область	221 760	65 307	47 085	10 537	122 977	11 678	11 483	5872	9232	863	44 912	0	32 281	32 281	21 590
Тверская область	284 810	85 226	52 156	11 261	149 005	21 259	19 658	10 115	8673	2052	65 821	1876	64 494	66 370	3614
Томская область	200 220	41 754	17 736	8396	67 912	16 119	10 593	5680	9484	1010	45 064	42 881	36 141	79 022	8222
Тульская область	376 897	102 707	55 562	14 303	172 753	21 108	24 792	10 750	13 144	1748	77 826	744	89 257	90 001	36 317
Тюменская область	926 726	156 738	129 321	47 524	334 241	32 968	58 979	31 474	17 735	4822	155 132	61 204	287 350	348 554	88 799
Удмуртская Республика	293 030	73 152	45 443	14 789	133 487	24 022	7734	4978	8112	8693	61 504	1970	67 124	69 094	28 945
Ульяновская область	253 177	73 155	80 521	7992	161 875	9414	10 715	17 552	3516	1881	52 187	842	34 774	35 616	3499
Хабаровский край	234 683	19 511	1661	4946	26 120	6256	6733	6637	1364	5	21 574	161 804	19 849	181 653	5336
Челябинская область	737 333	190 218	165 174	27 749	383 461	26 968	37 966	9801	10 664	4313	101 589	34 196	202 166	236 362	15 921
Чеченская Республика	93 075	33 314	23 850	3121	60 291	1777	15 394	3155	308	329	21 495	64	10 040	10 104	1185
Чувашская Республика	170 094	39 545	46 008	4611	90 229	6794	9768	8382	4654	1331	36 325	436	40 808	41 244	2296
Чукотский АО	3931	39	15	103	157	88	344	1259	133	0	1826	1276	343	1619	329
Ярославская область	243 057	59 163	48 888	9641	117 761	10 791	16 543	7030	6599	1617	47 256	1933	68 015	69 948	8092
Центральный ФО	9 339 772	2 138 811	1 340 036	257 119	3 744 700	393 679	477 254	145 805	276 275	47 317	1 475 453	94 699	3 455 234	3 549 933	569 686
Приволжский ФО	6 122 741	1 631 823	1 389 796	272 039	3 300 409	286 048	294 917	165 986	158 951	51 347	1 119 285	34 723	1 306 940	1 341 663	361 384
Южный ФО	4 347 062	1 411 068	743 460	160 269	2 318 091	265 339	269 486	72 142	121 327	11 881	805 364	73 498	856 051	929 549	294 058
Сибирский ФО	4 016 842	963 530	325 203	174 618	1 464 757	292 331	229 009	125 622	104 014	19 206	806 094	928 855	494 113	1 422 968	323 023
Северо-Западный ФО	3 414 478	669 822	470 696	78 136	1 220 768	110 080	130 856	59 076	80 982	22 625	435 473	13 968	1 574 043	1 588 011	170 226
Уральский ФО	2 951 913	619 338	492 375	108 265	1 225 517	106 838	184 366	64 760	91 942	16 815	503 557	186 519	767 743	954 262	268 577
Дальневосточный ФО	1 411 900	121 541	11 315	35 616	168 822	59 732	30 547	53 850	22 164	784	169 787	871 058	163 845	1 034 903	38 388

**Включая спецтранспорт и автомобили, зарегистрированные в закрытых административно-территориальных образованиях.*



Есть права, ищу работу

Сегодня в России на бирже труда официально зарегистрировано 2,1 млн. безработных. Если считать по методике МОТ (Международная организация труда), то получается иная величина – 5,8 млн. человек. В любом случае поиски работы становятся проблемой. Ею озаботились Игорь Моржаретто и Сергей Смирнов.

Среди автомобилистов бытует твердое убеждение, что человеку с водительским удостоверением никакие кризисы не страшны. Мол, потребность в «белых воротничках» (журналисты, биохимики, мерчандайзеры и т. д.) приходит и уходит, а вот возить людей и грузы надо всегда. Мы решили попробовать себя в роли соискателей должности с «правами».

СЕРГЕЙ

Искать работу просто, найти – куда сложнее. Взять, к примеру, меня. По легенде я – среднестатистический менеджер с высшим образованием, 34 лет от роду (все правда), уволенный по сокращению (это, к счастью, пока не так). Работу по специальности я найти не могу, и решил временно поработать водителем. В активе водительское удостоверение и 16-летний стаж управления легковыми машинами. Только вот опыта работы шофером у меня, честно говоря, нет...

Опросив приятелей и убедившись, что служить водителем мне никто не предлагает, я решил искать вакансии в Интернете. Огромное количество сайтов приглашали составить резюме и обещали множество предложений по трудоустройству. Я честно заполнил анкеты на нескольких ресурсах (zarplata.ru, job.ru, rabota.ru, vacansia.ru, hh.ru, joblist.ru, vakant.ru, trudvsem.ru) и стал ждать, когда меня пригласят. Тем временем изучил предложения компаний, где требуются водители.

Полученный материал меня, признаться, поразил. Например, обязательным условием для водителей ставят опыт работы. Как только я честно признавался, что, несмотря на большой водительский стаж, никогда по указанной специальности не трудился, мне обещали перезвонить и... увы. За две недели, пока висели мои резюме, позвонили всего два раза: предложили на своем автомобиле возить детей в школу и обратно. Как только потенциальные работодатели узнавали, что ни опыта работы, ни характеристик и рекомендаций у меня нет да и автомобиль, прямо скажем, не самый презентабельный (ВАЗ-2111), интерес сразу пропадал.

Тогда решил разместить объявление в газете «Из рук в руки». Видимо, оно вышло в не слишком удачный день и просто затерялось среди 260 объявлений других водителей, ищущих работу. Как мне объяснили, чтобы всерьез рассчитывать на успех, надо дать, как минимум, 7–10 объявлений в газете и еще активнее рассылать свои резюме по разным сайтам. За неполный месяц найти место мне так и не удалось. Вывод: устроиться водителем, не имея опыта, не зная как следует город (тот, где вы намереваетесь работать) и без рекомендаций, очень и очень сложно.

ИГОРЬ

Я решил действовать в лоб – обратился прямо в службу занятости населения. Легенда моя высокую конкурентоспособность явно не обеспечивала: 47 лет, журналист, 20 лет водительского стажа, без вредных привычек (все правда); работал в маленькой газете, закрывшейся из-за кризиса (это я сам придумал). Чтобы стать на учет, требуется, правда, предъявить трудовую книжку, но сегодня в службе готовы выслушать и потенциальных кандидатов. И дают целый ряд рекомендаций.

– Хотите устроиться водителем? Пожалуйста! Сегодня по этой специальности у нас более 10 тысяч вакансий! – сразу обрадовал меня начальник

По оценкам Министерства здравоохранения и социального развития РФ, к концу 2009 года уровень официальной безработицы в России составит 2,2–2,4 млн. человек. За год число безработных вырастет на 400 тыс. человек.

отдела Андрей Гринберг. – Больше всего требуется водителей на легковые и грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы. Как правило, предложения по зарплате начинаются с 10 тыс. рублей в месяц, при этом у многих есть еще надбавки, премии и т. д. Но самые интересные предложения – для тех, кто умеет управлять спецтехникой (кран, бульдозер, каток, электропогрузчик и т. п.). Кстати, многие организации предлагают пройти у них переподготовку для овладения дефицитными специальностями. Наша служба тоже готова открыть такие курсы, но пока нет кандидатов: москвичи не очень стремятся пополнить ряды водителей автобусов и бульдозеристов. Впрочем, кризис, видимо, внесет коррективы в систему предпочтений, ведь многие горожане уже поняли, что их прежние профессии сейчас на рынке труда не востребованы. А жизнь продолжается...

А еще в этой организации мне рассказали, что Москва – город образованный, свыше 70% оставшихся не у дел людей – «белые воротнички». К концу года, как заявила первый заместитель мэра Москвы Людмила Швецова, сокращенных из числа высококвалифицированных специалистов будет еще больше. Пока они, как правило, не соглашаются сменить специальность на рабочую.

А что касается «моей» работы... По словам сотрудников службы занятости, в Москве большинство наших сограждан-автомобилистов, оказавшись уволенными, предпочитают «бомбить» на улицах города, то есть заниматься частным извозом на личной машине. Пока это выручает, но вскоре может сложиться такая ситуация, когда автолюбитель, до сих пор ничего не водивший, кроме собственных «Жигулей», станет машинистом башенного крана. Преодолев комплексы... **ЗР**

САМЫЕ ВОСТРЕБОВАННЫЕ ПРОФЕССИИ В МОСКВЕ
(число вакансий на конец марта 2009 года)

Водитель	10 500
Инженер	4900
Милиционер	4500
Повар	3900
Продавец	3700
Товаровед	2800
Официант	2200
Электромонтер	2100
Медицинская сестра	2100
Автослесарь	1000

По данным Управления государственной службы занятости города Москвы



От мыса до мыса

Именно так переводится название французской экспедиции Cape to Cape: от самой северной точки Европы, мыса Нордкап в Норвегии, до самой южной точки Африки, мыса Доброй Надежды в ЮАР. На первом российском этапе – от Мурманска до Санкт-Петербурга – в экспедиции принял участие Юрий Нечетов. Фото автора и «Рено».

О таком путешествии можно только мечтать – команда 12 национальностей пройдет 30 тысяч км по дорогам Европы, Азии и Африки. На столь грандиозном фоне 4 тысячи км от французского Лиона до места старта в Норвегии выглядят как прогрев моторов! Экспедиция отправилась в путь на тяжелых грузовиках «Рено-Керакс 450.26 6x6» и новых, созданных в первую очередь для армии многоцелевых машинах «Рено-Шерпа 2». Для последних это финальное испытание перед запуском в серию.

ДЕРЖАТЬ И НЕ ПУЩАТЬ!

Беспечные эти французы, как дети! За пару дней доехав от Нордкапа до Киркенеса, запланировали лишь два часа на преодоление границы. Ага, сейчас! Если беспечные норвежские стражи в «свой» час уложились с запасом, то наши проявили бдительность по полной программе – 16 часов с перетряхиванием всего экспедиционного имущества и проверкой всех бумаг. Усталые и голодные французы добрались до Мурманска лишь под утро следующего дня.

После суток отдыха экспедиция отправляется дальше. Я еду на «Кераксе» в экипаже с южноафриканцем Леоном Нелем и французом Гюрваном Ребуром. Третье кресло установлено посредине кабины на капоте двигателя, и я почти упираюсь макушкой в потолок, а ногами – в панель приборов.

В обозначении «Рено-Керакс 450.26 6x6» зашифрованы его параметры: мощность 450 л.с., полная масса 26 т. Передний кенгурин сделан откидным для опрокидывания кабины.

CAPE to CAPE
Renault Trucks
adventure



Обеденный пикник на обочине – не надеясь на сервис, экспедиция запаслась сухими пайками.

ПОДГОТОВКА – ПОЛОВИНА УСПЕХА

Полноприводный вездеход подготовлен на славу: два бака почти на тонну топлива обеспечивают автономность хода до 3 тысяч км, снизу защита, сзади подъемный (для улучшения геометрической проходимости) противоподкатный брус, спереди дуги, «люстра», по бокам на раме закреплены запасные пакеты рессор, рулевые тяги. В кабине каркас безопасности, вместо штатных сидений спортивные ковши с четырехточечными ремнями, гоночный маршрутный компьютер, навигатор, рация, спутниковый телефон и даже холодильник. В кузове инструменты и запчасти, на крыше запасной комплект колес, трапы, еще какие-то ящики. Правда, как-то незащищенно выглядят голые штоки низкорасположенных амортизаторов – а если песок в Африке, а если бревно в колее? Впрочем, надеюсь, мои опасения преувеличены.

Я, естественно, рвусь за руль – после долгих переговоров со штаб-квартирой руководитель экспедиции Пьер-Ален Брендель скрепя сердце дает добро: «Это беспрецедентный случай! Мы никого не пускаем за руль, поскольку не можем рисковать машинами в столь сложной экспедиции. Ради бога, Юрий, будь осторожен и не говори об этом никому из журналистов...»

ПОЕХАЛИ!

Усаживаясь в левое кресло, я чувствовал себя, наверное, как космонавт перед стартом – если где-то напортачу, лучше сразу застрелиться! Однако 26-тонный грузовик оказался неожиданно послушным: нормальные усилия на педалях, полное отсутствие люфтов в рулевом управлении, короткий рычаг коробки передач с четкими ходами. Конечно, с непривычки трудновато удержать стрелку тахометра в экономичной зеленой зоне, которая простирается всего от тысячи оборотов до полутора, но постепенно пристрелялся. И даже итоговый расход топлива получился вполне достойный – 36 л/100 км.

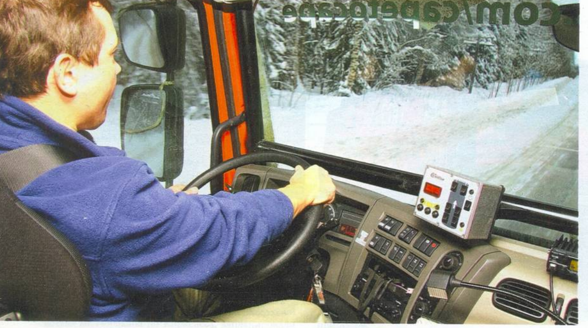
Алгоритм такой: на ровном месте трогаюсь со второй – и сразу же четвертую. Передачи синхронизированные, их расположение вполне привычно, как на любой легковушке. Потом курок делителя под указательным пальцем перещелкиваю вверх, и дальше опять по обычной Н-образной схеме, но теперь это уже передачи с пятой по восьмую, их все нужно перебрать по очереди. Передаточные числа подобраны с шагом примерно 500 об/мин; только дошел до конца зеленой зоны, переключайся вверх – и окажешься как раз в ее начале.

С двигателем в 450 л.с. и 2140 Н·м восьми передач с лихвой хватает на любых подъемах, так что о наличии еще и «четвертушек» я вспомнил нескоро. Демультипликатор в трансмиссии изменяет обороты на 250 об/мин и управляется клавишей под большим пальцем: щелкнул ее вниз,



Для весельчака Леона Неля из Кейптауна снег уж точно в диковинку!

У трехосного «Керакса» просвет под редукторами мостов – 340 мм, однако штоки амортизаторов уязвимы для песка, грязи и крупных камней.



В кабине установлен каркас безопасности и гоночные сиденья с четырехточечными ремнями. Впереди справа – прибор контроля давления в колесах.

Каждый «Керакс» – это не только самоходный склад запчастей и снаряжения, но и мастерская. Есть даже краноманипуляторная установка грузоподъемностью 1000 кг!

Renault Kerax 450.26 6x6

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	9000
ширина	2500
высота	3700
дорожный просвет	340
Снаряженная масса, кг	14 000
Полная масса, кг	26 000
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	975
Расход топлива на шоссе, л/100 км	36

КОНСТРУКЦИЯ: рамная.

ДВИГАТЕЛЬ: ТД Renault DXi11, Р6, 24 клапанов, 10,8 л, 331 кВт/450 л.с. при 1900 об/мин, 2140 Н·м при 1100–1300 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, M16 (2x4x2) ZF 16S 2220 TO, двухступенчатая раздаточная коробка.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые рессорные; размер шин – 395/85R20.







топнул коротко по сцеплению – и стрелка тахометра подпрыгнула на два с половиной деления. Впрочем, по-настоящему все 16 передач понадобятся лишь на бездорожье или в серьезных горах.

ФРАНЦУЗСКИЙ «ХАММЕР»

Восторгу мальчишек, которые увидели в Беломорске эти чудные автомобили, не было предела: «Хаммеры! Хаммеры!» Именно американский «Хаммер M-998» в 1985 году открыл новый класс многоцелевых армейских транспортных средств, и теперь по инерции так же называют его потомков. Французская «Шерпа» из их числа, однако в соответствии с изменившимися требованиями она ровно вдвое тяжелее – 5400 кг снаряженной массы против 2700 кг у прародителя. Другое существенное отличие: у французского вездехода зависимые подвески с неразрезными мостами, тогда как у американского – независимые рычажные. Из-за этого даже на 20-дюймовых колесах просвет под редукторами более высокого «француза» составляет 300 мм, тогда как у «американца» – 390 мм с 16,5-дюймовыми. Впрочем, остальные параметры проходимости на славу: машина способна преодолевать уклон 100% (то есть 45°), стенку высотой 0,5 м, ров шириной 0,9 м, брод глубиной 1,2 м (1,5 м со шнорхелем). Для слабых грунтов – система изменения давления в колесах. На автомобиле реализована схема постоянного полного привода с разделением крутящего момента в пропорции 40:60 между передним и задним мостами, с двухступенчатой раздаточной коробкой и принудительной блокировкой всех трех дифференциалов.

В экспедиции пока идут две «шерпы», еще четыре, как и пара «кераксов», должны присоединиться к каравану в Стамбуле. Обаятельный весельчак Марк Гаспаротто из подразделения «Рено Тракс Дефенс» (военная техника) неожиданно откровенен. Он без утайки рассказывает о своих машинах, пока мы с ним мерзнем на перегоне в Петрозаводск – даже в легкий мороз отопитель «Шерпы» прогревает лишь верх салона. Заявленный температурный диапазон эксплуатации –20...+55°C (в специальном исполнении до –40°C) выглядит излишне оптимистично.

Кабина здесь широченная, но всю центральную часть, как и у большинства аналогов, занимает кожух силового агрегата и трансмиссии, а для четырех членов экипажа остается место лишь у бортов. Как и в «Кераксе», здесь целый набор экспедиционного оборудования. В остальном же у нас стандартная «Шерпа-2» на 2300 кг нагрузки – прочная рамная конструкция, пластиковый кузов, багажник под откидным колпаком сзади. В гамме есть и двухместный четырехтонный грузовик, восьмиместный транспортер, длиннобазная и даже бронированная версии – последняя весит почти 10 т и выдерживает подрыв шестикилограммовой противотанковой миной. Силовой агрегат единый для всех – турбодизель 4,8 л, 215 л.с. в блоке с шестиступенчатым автоматом. К слову, на шоссе автомобиль показал неплохую экономичность: 16–18 л/100 км.

ЧЕРЕЗ СТРАНЫ И КОНТИНЕНТЫ

К сожалению, в Санкт-Петербурге я вынужден покинуть экспедицию. Норвегия, Россия, Украина, Румыния, Болгария, Турция, Сирия, Иордания, Джибути, Эфиопия, Кения, Танзания, Замбия, Зимбабве, Ботсвана, Намибия, ЮАР – за четыре месяца, с 1 марта до 8 июля, караван пройдет 17 стран! Диапазон температур – от –30 до +50°C, перепад высот – от 230 м ниже уровня океана до перевала 4300 м!

На каждом из пяти этапов длительностью от трех до шести недель значительная часть основного состава будет обновляться, еще чаще будут меняться журналисты, и лишь несколько счастливчиков пройдут весь путь до конца – для них приключение Cape to Cape станет, думаю, самым ярким в жизни. **ЗР**

Конечно, в первую очередь «Шерпа» разрабатывалась для военных целей, но компания «Рено» готова выпускать и гражданскую версию, если найдутся покупатели.

Посредине салона «Шерпы» – массивный кожух силового агрегата и трансмиссии; руль и приборы, как у «Керакса». Автоматическая коробка передач упрощает вождение в боевых условиях и страхует от ошибок.

Силовой агрегат и трансмиссия «Шерпы» спрятаны в громадном тоннеле, благодаря чему просвет в центре базы достигает 590 мм, а на экспедиционных машинах со специальными колесами 13R22,5 и вовсе 630 мм! Подвеска – зависимая пружинная.

Renault Sherpa 2

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5317
ширина	2350
высота	2300
дорожный просвет	300/590*
Снаряженная масса, кг	5400
Полная масса, кг	7700
Запас хода, км	850
Максимальная скорость, км/ч	130
Топливо	ДТ
Расход топлива на шоссе, л/100 км	16–18

КОНСТРУКЦИЯ: рамная.

ДВИГАТЕЛЬ: ТД Renault DXi5, P4, 4,8 л, 158 кВт/215 л.с. при 2300 об/мин, 800 Н·м при 1200–1700 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, A6 Allison S2500, двухступенчатая раздатка T232 (1,0/2,5).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые пружинные; тормоза – дисковые; размер шин – 335/80R20 (13R22,5).

Просвет под мостами/в центре базы.







Мангамобиль с секретом

На производственной площадке в Елабуге компания «Соллерс» выпускает японские грузовики «Исудзу». Юрий Нечетов прокатился на самом маленьком – однотоннике NLR85A. Фото: Александр Батыру.

Машины новой «семисотой» серии с «кубическими» кабинами я впервые увидел еще год назад на полигоне «Исудзу» на Хоккайдо (ЗР, 2008, № 6). Правда, такого малыша там не было. Лобастый грузовичок с раскосыми глазками-фарами похож на головастика из японских мультиков-манга. Так и кажется, что не по росту большая кабина вот-вот перевесит и этот мангамобиль клюнет носом!

Последнее наблюдение не лишено оснований: нагрузка на ведущий задний мост у порожней машины совсем невелика и десятисантиметровый снежный бруствер стал для нее непреодолимым препятствием – пришлось для разминки помахать лопатой. Да и трехлитровый турбодизель 4JJ1 заставляет осторожничать с педалью акселератора, иначе даже на третьей передаче колеса срываются в пробуксовку – на тестовой машине трекшн-контроль ASR, как и ABS, отсутствует (однако в серийную комплектацию они входят). Проблему недостаточных сцепных свойств ведущих колес решил радикально: полчаса «высокоинтеллектуальной журналистской» работы – и тонна свинцовой дроби уже в кузове.

Теперь другое дело! Машина, почти не потеряв в динамике, стала куда более плавной на ходу и уже не норовит развернуться поперек дороги в каждом повороте. Рулевая колонка регулируется по длине и углу (почти до вертикали!), еще пара регулировок у кресла – предельный рост водителя, думаю, 190 см. Машина разворачивается буквально на пятачке. Управление пятиступенчатой коробкой передач чуть вязкое и не очень четкое, но коротенький рычаг расположен под рукой и вполне удобен. Дизель излишним шумом не докучает и слышен лишь на разгоне.

Интерьер без затей – простой, функциональный и достаточно аккуратный. Бачок стеклоомывателя расположен в теплом салоне и даже снабжен мерным окошком внизу – это хорошо, но без воронки жидкость не зальешь. Перчаточный ящик оправдывает название: больше туда не положишь. Зато под потолком две вместительные полки для документов и мелких вещей. Большая площадь остекления и громад-

ISUZU NLR85A

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5000 (4730*)
ширина	1815
высота	2145
база	2475
колея спереди/сзади	1395/1395
дорожный просвет	160
размеры кузова	3300x1800
Грузоподъемность, кг	990 (1650*)
Снаряженная масса, кг	2000 (1850*)
Полная масса, кг	3500
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	75

КОНСТРУКЦИЯ:
рамная; кабина однорядная трехместная.

ДВИГАТЕЛЬ:
ТД 4JJ1, Р4, 16 клапанов, 3,0 л, 96 кВт/130 л.с. при 2800 об/мин, 330 Н·м при 1600–2600 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди независимые пружинные, сзади рессорные; тормоза – спереди дисковые вентилируемые, сзади барабанные; размер шин – 205/75R16.

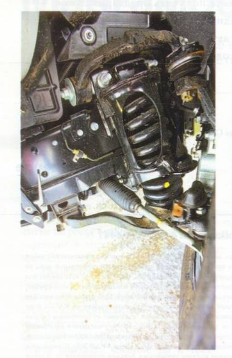
*Отличающиеся данные базового шасси.



В большой кабине маленького грузовика помещаются трое мужчин в зимней одежде. Конечно, тесновато и среднему пассажиру мешает рычаг коробки, но для коротенького рейса терпимо.

ные панорамные зеркала обеспечивают отличный круговой обзор. Жаль только, что в комплектации 002 (цена шасси 890 тыс. руб.), оснащенной электроприводами стекол и зеркал, отсутствует подогрев последних. К слову, этим в основном и ограничиваются различия с более демократичным вариантом 001, который на 10 тыс. руб. дешевле.

Покатавшись часок, решаю забросить в кузов… еще полтонны балласта. Спрашиваете, зачем, если грузоподъемность грузовика всего 990 кг? Дело в том, что шасси NLR85A рассчитано на 1650 кг груза. Учитывая, что основным покупателем у нас, как всегда, окажется Москва, в центр которой можно въехать без специального разрешения только на однотоннике, производитель формально ограничил грузоподъемность этой величиной – имеет полное право! В итоге и волки сыты, и овцы целы – машина беспрепятственно ездит по столице, при этом фактически может везти до полутора тонн груза. Такой вот мангамобиль с секретом. ЗР



Независимая передняя подвеска отличается причудливой архитектурой: пружина спрятана в стальной стакан, вокруг которого обвит верхний рычаг, а нижний затейливо огибает тягу реечного рулевого механизма.

Дорожный просвет у порожней машины – лишь 160 мм, причем посередине базы, под дорогим каталитическим нейтрализатором. С полутора тоннами балласта (на фото) он и вовсе уменьшается до 145 мм – маловато будет…





ПАЗ-3204

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	7600
ширина	2410
высота	2880
Радиус поворота, м	9,1
Снаряженная масса, кг	6010
Полная масса, кг	9780
Максимальная скорость, км/ч	85
Количество мест для сидения/всего	25/43, 18/52
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	105
Средний расход топлива, л/100 км	17,0

КОНСТРУКЦИЯ: несущий каркасно-панельный кузов.

ДВИГАТЕЛЬ: ТД Cummins 4ISBe 185-B, P4, 4,5 л, 136 кВт/183 л.с. при 2500 об/мин, 550 Н·м при 1700 об/мин, Евро III, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, M5 ZF S5-42.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – зависимая рессорная; рулевое управление – с гидроусилителем; тормоза – барабанные с пневмоприводом, ABS; шины – 245/70R19,5.

Продиктовано жизнью

Павловский автобусный завод продемонстрировал модернизированную версию автобуса ПАЗ-3204, адаптированную к нашим дорогам и… вандалам. Юрий Нечетов делится впечатлениями от новинки. Фото автора.

Как это ни грустно, ПАЗ-3204 (ЗР, 2007, № 10; всего выпущено 480 машин) с регулируемой пневмоподвеской, дисковыми тормозами, независимой подвеской передних колес и другими передовыми решениями опередил время – ни наши дороги, ни перевозчики, ни мы с вами к такой машине не готовы. На напряженных маршрутах в малый городской и пригородный автобус набивается до 70 (!) человек, а в иные колдобины маленькое 17-дюймовое колесико проваливается едва ли не по ступицу.

Поняв это, на заводе решили провести модернизацию, взяв за основу (унификация до 60%) прочную и хорошо знакомую эксплуатационникам ходовую часть ПАЗ-3205 с рессорными подвесками, задним мостом КААЗ и цельной балкой спереди. Чтобы сохранить относительно невысокий пол, колеса поставили «промежуточные», 19,5-дюймовые. Тормоза барабанные, но с ABS – в соответствии с нынешними обязательными требованиями. В конструкции рулевого управления вернулись от интегрального усилителя к более простой, раздельной схеме, хотя колонку сделали регулируемой. Двигатель по-прежнему лицензионный китайский Cummins, но помощнее: 4,5 л/183 л.с. Пятиступенчатая коробка передач ZF осталась прежняя, а привод переключения улучшен: короткий рычаг стоит на подиуме, ходы стали короче, но избирательность еще не идеальная. Опытная эксплуатация показала экономичность даже лучше расчетной: лишь 17 л/100 км! С учетом нестабильного качества горючего и холодных зим установлен фильтр тонкой очистки топлива с электрообогревом.

Изменен и кузов: передняя дверь сдвинута вперед, форточки увеличены (для вентиляции), а сами окна теперь не вклеенные, а держатся, как прежде, на резиновых уплотнителях. Обоснование последнему «новшеству» просто шокирует: какие-то подонки обстреливают автобусы из пневматических пистолетов – а вставные стекла менять проще и быстрее, чем вклеенные…

Автобус выпускают в двух вариантах: городской на 17 мест и пригородный на 25 мест. До конца года планируют сделать в общей сложности 550 машин ценой 1,35 и 1,39 млн. руб. соответственно. ЗР



Сдвинутая вперед дверь позволила уменьшить неэффективно используемую площадку впереди, оставив на ней лишь одно кресло.



Мотор Cummins 4,5 л (183 л.с.) закрыт толстыми панелями шумоизоляции и слышен лишь при разгоне.

Космический круиз-контроль

На центральноамериканском салоне MATS (Mid-America Trucking Show) был представлен тягач «Фрейтлайнер» с системой круиз-контроля, работающей «под колпаком» спутников GPS. Компьютер грузовика получает информацию о профиле дороги на милю вперед и рассчитывает, как наиболее экономично преодолеть спуски и подъемы, используя инерцию автопоезда. С июля 2009 года новая система будет доступна под именем Run Smart Predictive Cruise.





Тридцатилетие третьего

«Фольксваген-Транспортер Т3» отметил юбилей на выставке «Техноклассика» в Эссене. Несмотря на почтенный для модели возраст, отдельные экземпляры этого заднеприводного фургона до сих пор можно встретить не только в музее, но и на дорогах, в том числе в России.

Особенность автомобиля – плоский оппозитный двигатель воздушного охлаждения, размещенный сзади под полом и практически не посягающий на внутренний объем кузова. Более того, по сравнению с предшественником крышку над мотором удалось понизить на целых 165 мм, что заметно облегчило погрузку через заднюю дверь.

Скорее красавица, чем чудовище

В Инсбруке прошла презентация самого большого – ширина 6 метров! – ратрака для горнолыжных курортов, оснащенного двигателем мощностью 527 л.с. Фирма «Принос» заказала дизайн новинки кузовному ателье «Пининфарина», поэтому имя Beast получилось не очень подходящим. Создание чудовищ и бестий – явно не конек итальянских дизайнеров.

Впрочем, не в имени и даже не в ширине дело. Главное, что новая машина гораздо эффективнее и экономичнее прокладывает трассы и может карабкаться на более крутые подъемы, чем все предыдущие модели. Так, по крайней мере, утверждает Михаэль Зеебер, президент холдинга «Лейтнер».



Мотор в колесе, батарея на крыше

Необычный автобус «Мерседес-Бенц Цитаро G BlueTec Hybrid» уже колесит по улицам Германии.

Эта низкопольная сочлененная машина длиной 18 м с колесной формулой 6×4 не имеет ни одного карданного вала. Впрочем, как и вообще трансмиссии в привычном понимании слова. Вместо нее четыре мотор-колеса мощностью по 80 кВт на средней и задней осях. Ток поступает от дизель-генератора на основе двигателя объемом 4,8 л и от литий-ионной аккумуляторной батареи массой 350 кг – ее взгромоздили на крышу.

Автобус может разгоняться и проезжать некоторое расстояние с выключенным дизелем, вовсе не загрязняя атмосферу. Но и в обычном режиме его выбросы снижены на 30%, равно как и расход топлива.

Кстати, концерн «Даймлер» строит дизель-электробусы уже 40 лет; другое дело, что техника рекуперации и компактные мотор-колеса появились относительно недавно.



Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	ВАЗ-21054	157 600	176 020
	ВАЗ-21074	161 500	184 450
	ВАЗ-21041	188 400	202 170
250 000	Daewoo Matiz	202 000	289 500
	ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек	223 700	–
	ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек	229 000	257 420
	ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан	240 300	309 300
	ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан	241 100	279 150
	Chery Amulet	242 000	296 000
	ВАЗ-1119 «Лада-Калина» хэтчбек	245 100	338 900
300 000	Daewoo Nexia	264 000	357 000
	ВАЗ-1117 «Лада-Калина» универсал	265 500	305 050
	ВАЗ-2170 «Лада-Приора» седан	273 100	363 450
	Lifan Breez хэтчбек	275 000	318 000
	Lifan Breez седан	279 000	339 000
	Great Wall Peri	280 000	340 000
	ВАЗ-2111 универсал	283 900	296 100
	Chery QQ6	284 580	323 000
	Chevrolet Lanos	286 400	368 790
	ГАЗ-31105 «Волга»	290 000	350 000
	Hyundai Getz 2009	292 900	503 690
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	294 900	342 100
	ВАЗ-21214 «Лада 4×4»	298 460	–
	Geely MK	299 000	359 000
	Chevrolet Spark 5D	299 420	392 720
350 000	FAW Vita хэтчбек	312 000	335 000
	ВАЗ-2131 «Нива»	312 900	345 000
	FIAT Panda	320 000	385 000
	FAW Vita	325 000	345 000
	Chery Kimo (S12)	326 160	338 000
	KIA Picanto	329 000	422 000
	FIAT Albea	349 000	409 000
	Skoda Fabia	349 000	579 000
	FIAT Grande Punto 3D	350 000	625 000
	Chery Fora	350 000	384 000
400 000	Peugeot 107 3D	353 000	401 000
	Hyundai Accent	354 700	424 000
	Peugeot 107 5D	361 000	409 000
	UAZ Hunter	362 000	387 000
	ГАЗ-3102 «Волга»	362 300	390 000
	BYD F3	364 900	393 900
	Peugeot 206 3D	366 000	461 300
	Peugeot 206 седан	373 000	507 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3D	373 360	520 670
	BYD F3-R	373 900	393 900
	Peugeot 206 5D	376 000	471 300
	Citroën C2	376 600	442 300
	KIA Spectra	377 000	429 810
	Citroën Berlingo First	378 300	–
	ТагАЗ Vortex Estina	379 900	429 900
	Geely Vision	380 000	425 000
	Chevrolet Aveo седан	380 630	537 920
	Chevrolet Niva	382 000	446 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5D	383 360	531 120
	Nissan Almera Classic	385 400	559 500
	Ford Focus	388 700	1 230 000
	Peugeot Partner VU	389 000	414 000
	Opel Corsa 5D	394 900	700 500
	KIA Rio	399 000	469 000
	FIAT Doblo Cargo	399 000	460 000
	SEAT Ibiza	399 900	470 712
	Citroën C3	400 000	449 000
450 000	Brilliance M2	410 000	460 000
	FIAT Grande Punto 5D	420 000	520 000
	Opel Combo	422 900	595 900
	Nissan Micra	425 500	609 900
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	434 220	630 420

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
450 000	Volkswagen Polo	434 683	505 723
	Skoda Octavia Tour	439 000	659 990
	ТагАЗ Tager	439 900	540 000
	Ford Fiesta New	444 400	554 400
	Chevrolet Lacetti седан	445 450	642 150
	Chevrolet Rezzo	448 051	468 475
	Peugeot 207 3D	450 000	789 000
500 000	UAZ Patriot	455 000	545 000
	Great Wall SUV G5	455 000	519 000
	Ford Fusion	457 000	582 000
	Skoda Fabia Combi	459 000	579 000
	Opel Corsa 3D	461 000	887 000
	Peugeot 207 5D	461 000	619 000
	Nissan Note	463 400	621 200
	SEAT Cordoba	464 900	–
	FIAT Doblo Panorama	469 000	539 000
	UAZ Pickup	470 000	500 000
	Peugeot Partner VP	471 000	535 300
	KIA Cerato New	479 000	676 000
	Skoda Praktik	485 000	–
	KIA Cee'd 5D хэтчбек	487 492	634 088
	Volkswagen Caddy	494 000	803 016
	KIA Cee'd 3D хэтчбек	494 000	561 700
	Citroën C4 купе	495 000	538 000
	Renault Megane седан	495 100	723 100
	Hyundai Matrix	498 407	599 244
	Chery Cross Eastar (B14)	499 000	545 000
	Skoda Octavia	499 000	999 000
	Citroën C4 хэтчбек New	500 000	547 000
550 000	Volkswagen Golf	502 141	961 820
	Mazda 2	503 000	680 000
	Chery Tiggo	504 000	609 000
	Chevrolet Lacetti универсал	504 650	616 850
	Suzuki Swift	509 000	600 500
	KIA Pro Cee'd	510 540	640 520
	Opel Astra 5D	511 700	788 300
	KIA Cee'd SW	514 292	644 808
	KIA Cee'd Wagon	515 000	653 000
	FIAT Panda 4×4	515 000	–
	Hyundai Elantra New	529 900	740 900
	Hyundai i30	530 900	715 900
	Hyundai Sonata	532 700	709 700
	Peugeot 308 5D	538 000	851 339
	Volga Siber	540 000	640 000
	Renault Megane хэтчбек	546 800	749 500
	Citroën Berlingo New	548 700	651 500
600 000	Skoda Roomster	555 000	645 000
	FIAT 500	555 000	590 000
	Suzuki SX4 седан	555 000	655 000
	Nissan Tiida	555 800	669 400
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Volkswagen Golf Plus	557 971	806 115
	Mazda 3	568 000	800 000
	Citroën Xsara Picasso	569 000	–
	SEAT Leon New	569 900	999 900
	Honda Jazz	570 350	625 250
	Opel Astra универсал	571 700	703 300
	Mitsubishi Colt	577 000	655 000
	Volkswagen Jetta	578 969	769 679
	Opel Astra 3D	580 300	896 300
	Ford Mondeo	582 000	752 000
	Opel Meriva	583 000	899 600
	SEAT Toledo	589 000	–
	SEAT Altea	599 900	859 900

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
650 000	ТагАЗ Road Partner	600 900	745 900
	Ford C-MAX	603 500	906 500
	Suzuki SX4 хэтчбэк	605 000	745 000
	Honda Civic седан	611 000	747 000
	Suzuki Jimny	616 500	668 000
	Renault Megane универсал	617 900	835 200
	Chevrolet Epica	618 500	849 800
	SsangYong Actyon Sports	630 000	820 000
	Mitsubishi Lancer STW	637 000	725 000
	KIA Carens	639 000	769 000
	Great Wall Sailor	644 000	663 250
	Volvo C30	646 300	1 039 500
	SEAT Altea XL	649 900	879 900
	Volkswagen Passat седан	650 000	1 402 480
	FIAT Sedici	650 000	680 000
700 000	KIA Magentis	651 240	679 600
	FIAT Bravo	655 000	720 000
	Nissan NP300 Pick Up	656 000	798 000
	Citroën C5 седан New	657 000	706 000
	Toyota Yaris	663 011	770 059
	Peugeot 308 SW	670 000	891 000
	Great Wall Hover	675 000	780 500
	Nissan Qashqai	675 000	1 060 200
	Mazda 3 Flash Edition	684 000	719 000
	Hyundai NF Sonata	687 000	991 095
	Renault Scenic	687 300	867 500
	Hyundai Tucson 2009	689 900	977 445
	Citroën C4 Picasso	690 000	773 000
	Peugeot 407	695 000	1 016 400
	SAAB 9-3 Sport седан	699 000	1 184 000
750 000	Opel Zafira	703 000	950 400
	Volkswagen CrossGolf	705 139	766 059
	Toyota Corolla	707 902	918 546
	Subaru Impreza седан	708 720	811 560
	Volvo S40	709 200	1 207 100
	Mazda 5	710 000	1 012 000
	Mitsubishi Lancer X	710 073	1 102 773
	Opel Vectra	714 200	1 250 200
	Mazda BT-50	723 000	984 000
	Renault Laguna хэтчбек New	723 500	1 037 500
	Nissan Qashqai+2	726 000	1 086 200
	Great Wall Wingle	726 250	751 625
	KIA Sportage New	729 000	929 000
	KIA Sportage	729 000	929 000
	Renault Grand Scenic	731 100	911 300
	Citroën Grand C4 Picasso	732 000	760 000
	Volkswagen Touran	732 140	1 032 513
	Volvo V50	740 200	1 251 100
	SAAB 9-3 Sport Combi	749 000	1 234 000
800 000	Toyota Auris	752 793	911 640
	MINI One	765 500	–
	SsangYong Actyon	767 000	917 000
	Honda Civic хэтчбек	771 000	885 000
	Mazda 6 седан	773 000	1 053 000
	Volkswagen Passat универсал	776 344	1 119 926
	Peugeot 207 CC	782 000	907 000
	Toyota Camry	790 000	1 564 291
	Mazda 6 хэтчбек	792 000	–
	Suzuki Grand Vitara 3D New	795 000	1 020 000
	Citroën C5 универсал New	797 000	841 000
	Mitsubishi Lancer X Sportback	797 895	970 683
850 000	Ford S-MAX	801 700	1 266 700
	BMW 1 Series 3D	809 800	1 348 200
	Dodge Caliber	810 000	1 026 000
	Peugeot Boxer	812 500	1 011 000
	SsangYong Kyron New	819 000	1 008 000
	Renault Trafic Van	820 300	842 800

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
850 000	Audi A3	824 000	1 043 000
	Renault Clio Sport	838 700	842 700
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	KIA Carnival	842 592	1 040 563
	BMW 1 Series 5D	843 100	1 377 400
	MINI Cooper	848 300	1 072 000
	SAAB 9-5 седан	849 000	1 260 000
	Hyundai Coupe New	849 473	1 042 073
	Volkswagen Tiguan	849 999	1 053 550
	Audi A3 Sportback	850 000	1 069 000
900 000	Opel Insignia	866 300	1 565 800
	Mazda 6 универсал	869 000	1 122 000
	Renault Laguna универсал New	872 800	996 000
	MINI One Cabrio	875 000	–
	Suzuki Grand Vitara 5D New	884 000	1 350 000
	SAAB 9-5 Sport Combi	894 000	1 305 000
	Renault Koleos	896 200	1 196 160
	Cadillac BLS	896 535	1 194 206
	Ford Focus ST WRS	898 700	972 700
	Skoda Superb New	899 000	1 549 000
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Chevrolet Captiva	903 700	1 190 800
	Nissan Teana	906 500	1 349 400
	Ford Galaxy	908 300	1 285 400
	Ford Escape	914 700	1 000 700
	Toyota Avensis	918 546	1 367 459
	Honda Accord	927 000	1 141 000
	Ford Focus Coupe-Cabriolet	927 400	1 059 400
	MINI Cooper Clubman	931 500	–
	Volvo S60	939 400	1 189 400
	FIAT Croma	940 000	1 050 000
	Hyundai Santa Fe 2008	944 900	1 246 562
	Hyundai Santa Fe 2009	949 900	1 251 800
1 000 000	Mazda 3 MPS	965 000	1 005 000
	KIA Opirus	971 768	1 052 972
	Renault Master	976 400	1 087 100
	Volkswagen Passat CC	980 224	1 675 226
	Subaru Legacy	987 600	1 581 900
	Honda CR-V Mugen	990 000	1 235 000
	Alfa Romeo 147	991 412	1 139 451
	Citroën C-Crosser	997 000	1 034 000
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 210 000
1 050 000	Toyota Corolla Verso	1 001 422	1 125 737
	Nissan X-Trail	1 011 000	1 324 000
	MINI Cooper S Clubman	1 011 600	1 163 400
	Ford Kuga	1 016 400	1 186 400
	Mitsubishi Galant	1 019 235	1 204 875
	Dodge Avenger	1 020 000	1 149 000
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 338 300
	SEAT Altea Freetrack	1 029 900	–
	Chrysler Sebring	1 030 400	1 292 800
	Mercedes-Benz A-Klasse 3D	1 048 500	1 251 000
	Mazda MX-5	1 050 000	1 200 000
1 100 000	Audi A4 седан	1 053 000	1 752 000
	Renault Trafic	1 059 300	1 140 300
	Subaru Forester	1 062 100	1 499 100
	Alfa Romeo MiTo	1 063 189	1 108 049
	Chrysler PT Cruiser Limited	1 068 800	1 260 800
	MINI Cooper Cabrio	1 070 000	–
	MINI Cooper S	1 072 000	–
	Mitsubishi L200	1 074 213	1 438 353
	Mercedes-Benz A-Klasse 5D	1 080 000	1 282 500
	Honda CR-V	1 082 750	1 354 200
	Mitsubishi Outlander	1 085 284	–
	Dodge Journey New	1 089 000	1 539 000
	Nissan Navara	1 095 000	1 327 500
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
1 200 000	Peugeot 407 Coupé	1 105 900	1 457 200
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Peugeot 4007	1 117 000	1 255 000
	Hyundai H-1 New	1 120 790	1 154 890
	Audi A4 универсал	1 125 000	1 822 000
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 950 100
	Subaru Outback	1 134 800	1 648 700
	BMW 1 Series купе	1 136 700	1 592 300
	Jeep Liberty	1 140 000	1 260 000
	Honda Civic Type-R	1 146 800	1 210 850
	Audi A3 кабриолет	1 147 000	1 446 000
	Hyundai Grandeur	1 148 003	1 321 343
	Volvo S80	1 150 400	2 357 700
	Subaru Impreza WRX	1 159 000	–
	Mitsubishi Pajero Sport	1 165 605	1 520 463
	Volvo V70	1 169 300	1 455 400
	Land Rover Freelander 2	1 178 000	1 622 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 490 000
1 300 000	Cadillac CTS	1 206 342	1 423 364
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 792 400
	Mitsubishi Grandis	1 212 015	1 565 445
	Alfa Romeo GT	1 220 200	1 852 730
	Jeep Compass Limited	1 230 000	1 260 000
	Dodge Caliber SRT4	1 251 000	1 374 000
	Toyota RAV4	1 253 504	1 526 306
	Mercedes-Benz B-Klasse	1 264 500	1 332 000
	Ford Explorer	1 269 000	1 554 500
	Mitsubishi Outlander XL	1 294 125	1 772 505
	Renault Espace	1 295 800	1 401 800
1 400 000	Land Rover Defender	1 305 000	1 405 000
	Mazda CX-7	1 343 000	1 455 000
	Volvo XC70	1 356 900	1 603 800
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 274 300
	BMW 5 Series седан	1 377 800	3 007 600
	Mazda RX-8	1 380 000	1 535 000
	Nissan Pathfinder	1 391 000	1 800 000
	Volvo C70	1 393 100	1 614 800
	Toyota Hiace	1 395 085	–
1 500 000	Volvo XC60	1 400 100	1 696 800
	Alfa Romeo 159	1 404 127	2 077 031
	Subaru Impreza WRX STI	1 405 300	1 524 500
	Renault Vel Satis	1 428 600	1 917 000
	BMW 3 Series купе	1 440 800	2 451 800
	Chrysler 300C	1 443 200	2 022 400
	BMW X3	1 444 400	2 374 000
	Alfa Romeo 159 SW Sportwagon	1 448 987	2 117 406
	Mercedes-Benz CLC спорткупе	1 458 000	1 876 500
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 467 000	3 636 000
	Honda Pilot	1 471 000	1 727 000
	Audi A5	1 495 000	2 037 000
1 600 000	Audi TT Coupe	1 506 000	2 292 000
	Volkswagen Touareg	1 515 950	3 721 978
	MINI Cooper Cabrio S Chili	1 516 278	1 605 999
	Hyundai ix55	1 516 900	1 646 900
	Audi A6 седан	1 524 000	2 855 000
	Audi Q5	1 526 000	2 081 000
	Volvo XC90	1 532 900	2 649 500
	Land Rover Discovery 3	1 537 000	1 988 000
	Dodge Nitro	1 548 000	1 770 000
	Nissan Patrol	1 550 500	1 929 500
	Audi TT Roadster	1 576 000	2 362 000
	Jeep Wrangler	1 587 000	–
1 700 000	Audi A6 универсал	1 604 000	2 935 000
	Jeep Wrangler Unlimited	1 620 000	–
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 620 423	1 833 195
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 858
	Mitsubishi Lancer X Ralliart	1 638 273	–
	Mitsubishi Lancer X Sportback Ralliart	1 638 273	–
	Subaru Tribeca 5 мест	1 651 700	1 735 100
	Chrysler Sebring Cabrio	1 660 800	–
	Hyundai Genesis	1 660 900	1 850 900
	Jeep Cherokee New	1 668 000	1 737 000
1 800 000	Subaru Tribeca 7 мест	1 705 600	–
	Cadillac STS	1 718 685	1 897 470
	Mercedes-Benz C-Klasse универсал	1 737 000	1 975 500
	Nissan 350Z	1 749 500	1 788 800
	Nissan Murano New	1 752 000	1 902 000
	BMW 3 Series кабриолет	1 758 000	2 524 800
	Citroën C6	1 760 000	2 020 000
	Lexus IS 250	1 779 530	2 127 175
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 947 040
	Mazda CX-9	1 800 000	1 950 000
2 000 000	Chrysler Grand Voyager	1 808 813	2 185 600
	Mitsubishi Pajero IV 3D	1 816 773	2 268 735
	Volkswagen Multivan	1 842 700	2 689 900
	Alfa Romeo Spider	1 955 909	2 440 400
	Volkswagen California	1 965 900	2 285 300
	Mitsubishi Pajero IV	1 966 713	2 507 925
2 500 000	BMW 5 Series универсал	2 000 900	3 107 800
	Honda Legend	2 017 000	2 241 750
	Mercedes-Benz GLK-Klasse	2 025 000	2 497 500
	Mitsubishi Lancer Evolution X	2 038 113	2 475 795
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	2 065 500	3 082 500
	Volkswagen Phaeton	2 079 520	3 725 687
	Toyota Land Cruiser Prado	2 096 080	2 341 256
	Jeep Commander	2 187 000	2 274 000
	Jeep Grand Cherokee	2 256 000	2 319 000
	Range Rover Sport	2 287 000	2 846 000
	Audi A6 allroad quattro	2 292 000	3 034 000
	Audi Q7	2 418 000	4 804 000
	Lexus RX 350	2 485 146	2 898 189
3 000 000	BMW X5	2 797 400	3 565 400
	Mercedes-Benz M-Klasse	2 857 500	6 003 000
	Audi A8	2 888 000	5 087 000
	BMW 6 Series купе	2 952 300	3 603 700
	Audi A8 удлиненная версия	2 976 000	5 480 000
	Lexus RX 400h	2 980 798	–
3 500 000	BMW X6	3 006 000	3 772 300
	Toyota Land Cruiser 200	3 104 409	3 114 768
	BMW M3 купе	3 138 000	–
	Mercedes-Benz R-Klasse SUV	3 141 000	3 798 000
	Range Rover	3 149 000	3 939 000
	Jeep Grand Cherokee SRT8	3 201 000	–
	Lexus GS 450h	3 225 182	–
	BMW 7 Series седан	3 344 300	4 381 500
	Lexus GS 460	3 397 284	–
	Chrysler 300C SRT8	3 440 000	3 472 000
	BMW 6 Series кабриолет	3 480 200	4 140 100
	Mercedes-Benz GL-Klasse	3 483 000	5 548 500
4 000 000	Audi S6	3 588 000	3 688 000
	Mercedes-Benz G-Klasse	3 699 000	6 925 500
	Lexus SC 430	3 758 697	–
	Lexus IS F	3 865 400	–
	Mercedes-Benz S-Klasse	3 928 500	11 718 000
4 500 000	BMW M5 седан	4 112 900	–
	Lexus LS 460	4 460 871	5 090 762
	Audi RS 6 седан	4 479 000	–
	Audi S8	4 487 000	–
5 000 000	Audi RS 6 универсал	4 555 000	–
	Lexus LS 460L	4 736 233	5 789 494
	Lexus LX 570	4 750 001	4 922 103
	Mercedes-Benz SL-Klasse родстер	4 981 500	13 126 500
свыше 5 000 000	Audi R8	5 013 000	5 347 000
	BMW M6	6 203 300	6 714 200
	Lexus LS 600h L	6 350 545	6 691 306

**Для базовой комплектации.*



Феномен Брауна

Победа команды-новичка в первой же гонке любого из чемпионатов мира – сенсация. Шансы «Мак-Ларена» и «Феррари» после Гран-при Австралии оценивает Сергей Зиновьев.

Всю зиму шла игра-угадайка: какое новое имя получит бывшая заводская команда «Хонда», кто станет ее владельцем? Версий было хоть отбавляй, правильный ответ не угадал никто. Лишь за месяц до старта чемпионата просочилась информация, что зарегистрирован интернет-сайт brawngp.com. А вскоре сообщили официально: технический директор экс-«Хонды» стал главой «Браун GP».

Если сочинять трактат о роли личности в истории, то фигура Росса Брауна в качестве примера подходит идеально. Он вывел в чемпионы «Бенеттон» и Михаэля Шумахера, затем десять лет работал в «Феррари», которая завоевала в этот период 11 титулов в зачетах пилотов и конструкторов. Осенью 2007-го, после года отдыха, Браун – технический директор «Хонды». Он начинает строить болид (тот самый, который месяц назад произвел фурор в Мельбурне). Тогда еще никто не знал, что грянет кризис, японская компания откажется от участия в формуле 1, а машину назовут BGP 001.

«Браун GP» опоздала почти на все предсезонные тесты, но, когда все-таки вышла, ее автомобили сразу показали феноменальную скорость. Уже тогда пилотов новорожденной команды внесли в список фаворитов. Говорят, что в основе успеха – время и упорная работа коллектива «Хонды». Работу над новой машиной начали с большим опережением традиционного для формулы 1 графика и потому ушли далеко вперед от соперников. По всей видимости, к весне «брауны» подошли в такой форме, какую «феррари» и «макларены» наберут в лучшем случае к середине лета, постепенно понимая, «как оно все работает» в новых аэродинамических условиях, и модернизируя деталь за деталью.

Может, и так. Но год назад в распоряжении конструкторов «Хонды» не было мотора «Мерседес», который значительно мощнее. Они даже не подозревали, что «Мерседес» появится. А на уровне формулы 1, где каждый грамм и ватт имеют значение, довольно сложно сконструировать все остальное, не зная точных характеристик двигателя. Брауну и главному специалисту по аэродинамике Лойку Бигуа (ранее работал в «Вильямсе») это, похоже, удалось.



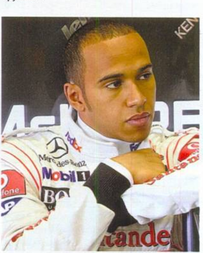
РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

1-й этап, Гран-при Австралии, Мельбурн	
1. Дж. Баттон (Великобритания, «Браун-Мерседес»)	1:34.15,7
2. Р. Баррикелло (Бразилия, «Браун-Мерседес»)	0.00,8
3. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес»)	0.02,9
4. Т. Глок (Германия, «Тойота»)	0.04,4
5. Ф. Алонсо (Испания, «Рено»)	0.04,8
6. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Тойота»)	0.05,7
7. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо-Феррари»)	0.06,0
8. С. Бурдэ (Франция, «Торо Россо-Феррари»)	0.06,2

«Феррари» на старте сезона сражалась в не типичном для себя окружении: «Ред Булл», БМВ, «Вильямс». Эх, вернуть бы Росса Брауна!

Действующий чемпион в задумчивости. На австралийский подиум его вознесла цепь случайностей: сходы обоих «Феррари», столкновение Роберта Кубицы и Себастьена Феттеля, 25-секундная пенализация Ярно Трулли…



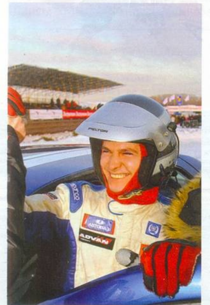
Главный вопрос, занимающий теперь миллионы болельщиков: может ли что-нибудь помешать команде «Браун» выиграть чемпионат в год дебюта? Фернандо Алонсо заявил, что ей по силам выиграть все 17 гонок: «Она просто на другом уровне. Если апелляционный суд ФИА в апреле не предпримет никаких мер, Баттона и Баррикелло мы будем созерцать на подиумах постоянно». Перевес действительно колоссальный: на квалификации в Мельбурне Баттон опережал Массу и Хамильтона почти на секунду!

Испанцу вторит Фелипе Масса: «Машины «Браун» словно с другой планеты!».

Под сомнение попали форма и расположение диффузоров. Хотя очевидно, что сила болидов «Браун GP» не в диффузорах, просто машина в целом намного лучше проработана. Под запрет нестандартных диффузоров могут угодить также «Вильямс» и «Тойота», выглядевшие в Австралии примерно равными «Феррари» и так же уступавшие «Брауну». Вообще, плотность результатов на старте сезона просто фантастическая. Вот только «Браун» сильно нарушил ожидаемую картину. И, главное, не собирается сдавать позиций. Глава команды пообещал: «У австралийской сказки будет продолжение». **ЗР**

Вам понравилось?

Зима кончилась, трековые страсти улеглись, можно ожидать от пилотов взвешенных оценок. На вопросы журнала отвечают финалисты «Гонки звезд «За рулем-2009».



Кирилл ЛАДЫГИН,

победитель «Гонки звезд-2009», призер «Гонки звезд-2007»; лучший гонщик России-2008

– Какой формат «Гонки звезд «За рулем» вам по душе и почему?

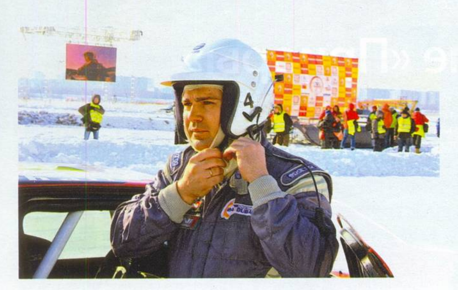
– Мне больше всего понравилась бы парная синхронная гонка на одинаковых автомобилях. Нынешний марафон, пожалуй, не слишком удобен для зрителей. Интереснее всего смотреть суперфиналы.

– Какую форму завершения трековых соревнований вы считаете наиболее справедливой: «вскрытие» машин победителей после финиша представителями техкомиссии, как делают на чемпионате страны, или продолжение борьбы в суперфиналах на одинаковых автомобилях, предоставленных организатором, без дотошного контроля собственной техники пилотов?

– Следует проверять все автомобили еще до гонки, и тогда не повторится то, что произошло на чемпионате этого года. У судей была информация о весе машин и развесовке по осям. Выходит, они сначала допустили не соответствующую правилам технику к старту, а после финиша начали разбирательство. И получилось, что сильнейшего определили бумажные войны. Повторюсь, я предпочел бы российский аналог зарубежной «Гонки чемпионов»: параллельная трасса, одинаковые машины и, главное, дружеская атмосфера.

– Лучший гонщик России стал участником серии WTCC. Как высоко способен подняться в заезде пилот Ладыгин на «Ладе» по ходу сезона?

– Трудно дать точный прогноз, ведь гонки складываются по-разному. Главное для меня и команды – прогрессировать от старта к старту.



Алексей БАСОВ,

призер «Гонки звезд-2009», участник суперфинала «Гонки звезд-2008»

– На ваш взгляд, какое состязание – «Гонка звезд «За рулем» или чемпионат страны – в этом году выявило действительно сильнейших трековиков?

– Чемпионат России определяет сильнейшего пилота конкретного сезона. А «Гонка звезд «За рулем» позволяет увидеть, насколько универсален, мобилен и «многофункционален» пилот, насколько свободно переключается со своей дисциплины на правила и условия «звездных» состязаний.

– Соревнования нашего журнала собирают победителей из разных дисциплин автоспорта. Как пилот-универсал, прокомментируйте, зимний трек – оптимальная дисциплина для «звездных» состязаний или есть более предпочтительные?

– Конечно, снежная пыль, лед, снег во многом уравнивают шансы пилотов. Поэтому для России трек оптимален как по продолжительности гонки – два часа, – так и по сезону ее проведения. Думаю, не случайно журнал «За рулем» остановил свой выбор именно на такой форме. Добавлю, что с удовольствием проехал бы «Гонку звезд» как зимний трек без шипов. Скорости будут меньше, риски – выше, но навыки управления проявятся в полном объеме. Как говорится, кто умеет, тот поймет.

– В прошлом году вы были четвертым в двухчасовой гонке и четвертым в суперфинале, в нынешнем – третий в марафоне и третий в суперфинале. Такая стабильность – совпадение или есть некая закономерность?

– В автоспорте такой строгой закономерности быть не может. Но и совпадением это не назовешь. Слаженная работа команды – пилота и механиков, знание техники, мастерство и чуточку удачи – вот, пожалуй, рецепт нашей стабильности.



Михаил СКРИПНИКОВ,

дебютант и участник суперфинала «Гонки звезд-2009»

– Вы рассчитывали, что имеющегося раллийного опыта будет вполне достаточно для успешного выступления на «Гонке звезд «За рулем»?

– Помимо раллийного, у меня есть еще небольшой картинговый опыт, хотя и любительский. Все вместе и помогло. Езда по замкнутой трассе, когда можно запомнить ее особенности и сосредоточиться на чистоте прохождения каждой связки, у меня получается. Особенно на асфальте. Но тут не асфальт, оказался полезным раллийный накат по скользким покрытиям.

– В чем заключалась подготовка к такой особенности трека, как контактная борьба? В ходе длинной гонки и суперфиналов ее было предостаточно, а ведь на ралли вы привыкли заочно состязаться с соперниками...

– В основном подготовка шла под зимний трек как таковой, а не под контактную борьбу. Для меня и моего напарника Сергея Иванова это был первый старт в ледовой гонке, тем более на покрышках без шипов. Мы использовали два из трех тренировочных дней, чтобы понять, как ехать в предложенных условиях на новом «Логане» с экспериментальным мотором. Под руководством опытных наставников старались намотать как можно больше кругов – вкатиться. Тренировать контактную борьбу в спарринге не могли, поэтому в длинной гонке рассчитывали на собственный опыт. Ну и на удачу. А вот в серии суперфинальных заездов все было по-другому – сразу после стартовой отмашки почувствовал себя в своей тарелке.

– Что для вас «Гонка звезд «За рулем» и как вы восприняли персональное приглашение на нее в качестве победителя Кубка «Логана»?

– Приглашение стало приятной неожиданностью. Если позовут еще раз, буду рад. Во-первых, освоение новой для меня дисциплины – вклад в копилку умений. Во-вторых, это шанс сразиться с лучшими гонщиками России. Это как экзамен. Считаю, что сдал его на пятерку с минусом. ЗР

Ожидание «Приоры»

В «туринговом» чемпионате мира участвуют четыре полноценные заводские команды. Одна из них – российская «Лада-Спорт». Шансы на успех у нее призрачные, считает Максим Вольнов, но все равно будет переживать за наших пилотов.

Над дебютом АВТОВАЗа в мировом чемпионате WTCC зимой сгустились тучи. Министерство промышленности и торговли РФ подняло вопрос о целесообразности проекта: выступление команды обойдется в несколько миллионов евро, а сейчас это неразумные траты. Завод возражал в том духе, что гонки – хорошая реклама, и не видел причин, мешающих потратить часть рекламного бюджета именно так.

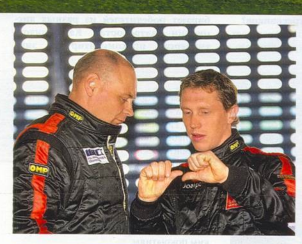
ХИТРАЯ АРИФМЕТИКА

Маркетологи «Шевроле», пришедшей в «Туринг» три года назад, подсчитали, что каждый вложенный в команду доллар принес 30 центов прибыли. И даже в разгар кризиса фирма не отказалась от смены модели на гоночном фронте – «Круз» вместо «Лацетти».

Рискованный шаг на первых гонках в Бразилии и Мексике дивидендов «Шевроле» не принес. Для дебютантов «крузы» ехали достаточно быстро, но часто ломались – в каждой гонке по два схода. Это одна из причин, по которым после стартового этапа в Куритибе «Лада-Спорт» шла в командном зачете третьей, сенсационно опередив «Шевроле»! Вторая причина – новая хитроумная система начисления командных очков.

Для пилотов все по-прежнему – этап из двух зачетных заездов, очки получает первая восьмерка гонщиков

«Прогулка» Кирилла Ладыгина за пределы трассы на этапе в Бразилии, где гонка шла под дождем.



Голландец Йап ван Лаген (справа) сохранил место в российской команде и охотно делится опытом с Виктором Шаповаловым.



«Лады-110» по плану проведут только пять гонок. Затем их сменят «приоры».

на финише. А в зачете марок теперь так: два лучших пилота каждой команды приносят очки вне зависимости от занятых мест, главное – добраться до финиша. Чрезвычайно удобно тем, кто, может быть, за весь сезон ни разу не попадет в первую восьмерку. Откровенная приманка для заводов, которые только присматриваются к WTCC.

В квалификациях отставание «Лады-110» от «леонов» и БМВ – около 2 секунд на круге. В гонке меньше, но, как ни усердствуй, с такими темпами в зачете пилотов ловить нечего. Разве что на какой-нибудь узкой городской трассе случится грандиозный завал и с дистанции сойдет половина машин. А в зачете мануфактур «Лада» – игрок состоявшийся. Хотя, скорее всего, обречен на «почетное четвертое место», ведь «Шевроле» наверняка по ходу сезона поднимет надежность своих машин.

У «Лады», впрочем, тоже есть некоторые резервы. Летом обещают выставить новую машину – «Приору» с модернизированным мотором, ожидаемая прибавка – 20 л.с. А пока наивысшее достижение – 13-е место Виктора Шаповалова в одном из заездов бразильского этапа.

БИТВА ТИТАНОВ

Главная интрига сезона – возьмет ли реванш команда БМВ, проигравшая в прошлом году гонщикам СЕАТа? Трехкратный чемпион мира Энди Приоль полон решимости, однако в мировом «Туринге» не все зависит от машин и пилотов. Организаторы чемпионата ведут гибкую техническую политику. В частности, зимой автомобилям БМВ разрешили «похудеть» на 10 кг, а турбодизели СЕАТов «придушили» примерно на 20 л.с.

Плюс весовой гандикап! Его схему радикально изменили. Раньше в расчет брали победы и очки конкретного пилота. Ныне – крайне запутанная система, основанная на средней скорости лучшего представителя марки. Если она станет слишком велика (выигрыш на круге 0,3 секунды), то балластом наградят всех, кто стартует на такой же машине!

Оба американских этапа и все четыре заезда выиграли пилоты СЕАТа. Гонщики БМВ в Бразилии выглядели неважнецки, а вот в Мексике Приоль дважды поднялся на подиум. Правда, на счету действующего чемпиона Ивана Мюллера уже две победы. Ждем балласт и... «Приору»! **ЗР**





Трехкратному чемпиону мира Энди Приолю предстоит тяжкий сезон – уже на старте у него 14 очков отставания.





Мелкие технические проблемы неизбежны для машин-новичков. Дебют «Шевроле-Круз» удачным не назовешь.

Герой – и в ралли герой

В становлении нашего автоспорта после войны самое активное участие приняли фронтовики. Об одном из них, Герое России Петре Казьмине, рассказывает Марк Тилевич. Фото: Константин Якубов.



Вот уже час беседуем мы с Петром Ивановичем Казьминым. Смотрю на него, слушаю, стараясь не пропустить ни слова, и все не верю, что говорю с человеком, чья работа поражала воображение всех, кто о ней хоть что-то слышал.

До сих пор нас изумляют кадры хроники, запечатлевшие маневры сверхзвуковых истребителей или заправку самолетов в небе. Дух захватывает! Какой точный расчет, мастерство, смелость.

Летчик-испытатель Петр Казьмин одним из первых осваивал реактивные машины, сверхзвуковые полеты, в далеком теперь 1952-м первым на 15% превысил скорость звука, был среди тех, кто отрабатывал заправку самолетов в воздухе по системе «шланг-конус». Чем только не пришлось заниматься в небе, даже испытывать единственный попавший к нам трофейный самолет, управляемый летчиком в положении «лежа на животе», или сажать машину в безнадежной ситуации.

Испытателем ЛИИ, Летно-исследовательского института, Петр Иванович стал после войны. За плечами было 170 боевых вылетов, схватки с фашистскими асами, пять сбитых вражеских самолетов. Об этом можно рассказывать долго, но мы встретились с Героем России, заслуженным летчиком-испытателем СССР, заслуженным испытателем космической техники еще и по другому поводу: Петр Казьмин в сравнительно недавнем прошлом – известный автогонщик. Как ему удавалось сочетать профессию испытателя с таким беспокойным хобби, знает, наверное, только он сам, тем более что гонщиком был неординарным – со своими принципами, своим почерком. Выступал только на личной машине, сам ее подготавливал. Штурманом в ралли была жена – Александра Михайловна Сергеева.

Москва, 1960 год, 23-й километр Минского шоссе. Встреча победителей ралли «За мир и дружбу»: Петр Иванович принимает поздравления.

Петр Казьмин многого достиг на спортивных трассах: стал первым победителем первенства России по ралли, выигрывал другие большие гонки, был включен в сборную команду для участия в нашем первом международном ралли «За мир и дружбу» – 5000 километров по дорогам тогдашних СССР, Польши, ГДР, Чехословакии. Об этом спортивном событии знала вся страна.

К спорту Петра Казьмина тянуло всегда. Еще студентом химико-технологического института увлекся стрельбой, участвовал в международных соревнованиях (как это пригодилось потом в воздушных боях!). В аэроклубе МАИ, который окончил перед войной, став инструктором, занимался парашютным спортом. В довоенные годы его можно было увидеть и за рулем мотоцикла «Красный Октябрь» на трассах кросса. А вот в автоспорт попал почти случайно.

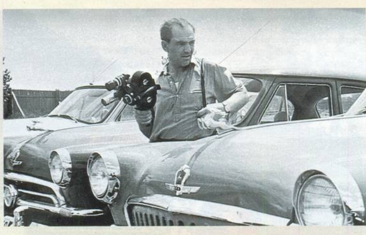
Как-то, возвращаясь домой, у парка «Сокольники» обратил внимание на скопление автомобилей со спортивными номерами. Оказалось, идут соревнования – «фигурка», о которой он до этого не слышал. Спросил: «Можно поучаствовать?» – и, получив утвердительный ответ, вышел на старт... и победил. С этого началось. Зачастил в Бобров переулок, где помещался Московский городской автомотоклуб, и, кажется, не пропустил ни одного соревнования.

После неба пришла вторая любовь, и он отдался ей: увлекло входившее в нашу спортивную жизнь авторалли. Оно было прямо-таки создано для него. Летные навыки, умение делать в уме штурманские расчеты быстро выдвинули его в чис-

ло ведущих раллистов, участников чемпионатов страны. В напарники взял водителя «скорой помощи» Мишу Лившица, учил его. Тот достиг больших успехов – стал заслуженным мастером спорта. Но в ралли «За мир и дружбу» Казьмин стартовал не с ним. Здесь произошло событие, оставившее память на всю жизнь. Об этом я прошу рассказать Петра Ивановича.

– В этом ралли мы выступали на заводских машинах, я в паре с испытателем ГАЗа Яковом Рябининым – на «Волге», – вспоминает Казьмин. – До ГДР я ее вел один, успешно прошел все скоростные испытания – допы. И тут напарник все чаще стал просить: «Петь, пусти за руль». Пришлось уступить, о чем потом пожалел. На трудном участке он, как принято говорить, не справился с управлением, и наша «Волга» сделала два кульбита. Удержал ее огромный валун. Крыша домиком, кузов помят. Из машины выбирался, как из погреба. Да тут еще ноги побиты, сильная боль. У Якова дела хуже – сотрясение мозга, а надо ехать, во что бы то ни стало ехать.

Попробовал тронуться – сбежавшие к месту аварии зрители закричали, замахали руками: «Куда на такой машине?!». Но я не изменил своему правилу – заканчивать дистанцию невзирая ни на что. Вскоре нас встретил руководитель команды генерал Борис Федорович Трамм. «Петр Иванович, – сказал он, – ты последний зачетный участник. Не доедешь – команда выбывает». Около полутора суток вел я машину по ГДР и Чехословакии. Сзади на сиденье больной товарищ, помощи ждать неоткуда – только вперед! Самыми мучительными были остановки. Выбраться из машины и влезть в нее стоило больших усилий. Когда финишировали в Праге и к нам подбежали встречавшие, я только и мог сказать: «Отвезите в туалет». О том, что наша команда стала первой, узнал позже.



На этом Петр Иванович закончил свой рассказ. Ему уже девяносто три, однако он бодр и активен. Правда, ходить стало трудновато, но выручает вазовская «четверка».

С праздником, Герой России, с Днем Победы! **ЗР**



Красные быки и «святой» Карлос

Что чувствуют участники всемирно известного ралли-марафона «Дакар», преодолевая тысячи километров в своих гоночных автомобилях? Крепость собственного позвоночника на боевом КамАЗе и спортпрототипе «Фольксваген-Туарег» проверял Максим Гомянин. Фото автора.

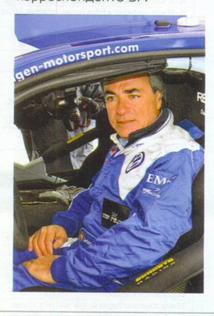
Сижу в тесном гоночном кресле КамАЗа, намертво пристегнутый гоночными же ремнями безопасности. Слева – победитель ралли-марафона «Дакар-2009» Фирдаус Кабиров. С глухим ревом грузовик трогается и неспешно выезжает на трассу, проложенную в каменоломне близ австрийского города Зальцбурга. Резкий поворот с заносом задней оси, стабилизация, Кабиров подъезжает к первому подъему. КамАЗ чуть напрягается – и прыгает… Секунда, и синее небо за окнами боевой машины сменяется каменистой дорогой, которая летит прямо на нас. Удар жестко отдается в позвоночник, но пилот корректирует грузовик рулем, и мы летим уже к следующему подъему…

Из кабины вылезал мокрый, но почти сразу же пересел на место штурмана в прототип «Фольксваген-Туарег», за рулем которого – легенда мирового автоспорта Карлос Сайнс. Стартуем! Вот тут и стало понятно, почему к двукратному чемпиону мира по ралли всегда повышенное внимание прессы, а поклонники относятся к нему просто как к святому. Подтверждаю: у Сайнса действительно особая манера пилотирования – внешне плавная и как бы ленивая, однако при этом машина едет фантастически быстро! Полеты в исполнении Матадора не оставили равнодушными даже мотоциклистов из команды КТМ, а их-то удивить чем-либо трудно.

Что же привело в Австрию КамАЗ, «Фольксваген» и КТМ? Общий спонсор компания Red Bull решила отметить свой триумф на прошедшей по территории Аргентины и Чили легендарной гонке «Дакар». В нынешнем году команды, чьи автомобили и мотоциклы несли на бортах изображения красного быка, пересекли линию финиша в Буэнос-Айресе первыми, став победителями в своих классах.

Карлос САЙНС: «Хочу приехать в Россию!»

Двукратный чемпион мира отвечает на вопросы корреспондента ЗР.



– Минувший «Дакар-2009», говорят, выдался самым тяжелым. Он действительно был сложнее, чем африканские марафоны?

– «Дакар» – всегда большое испытание. В этом году многие задавались вопросом: останется ли раллирейд после смены континента таким, каким его знали много лет. Сейчас с уверенностью можно сказать, что дух гонки сохранился. Как всегда, получилось жестокое, трудное и масштабное соревнование. Маршрут стал разнообразнее, но я бы не сказал, что было труднее, чем в Африке.

– Для вас гонка завершилась досадным сходом незадолго до финиша. Как сейчас здоровье штурмана Мишеля Перена?

– Мишель все еще поправляется. Думаю, в скором времени у него все будет в порядке.

– На наш взгляд, Карлос Сайнс слишком рано покинул WRC – чемпионат мира по классическому ралли. Несколько последних гонок, которые вы провели за «Ситроен», дали отличные результаты! Не жалеете о переходе в ралли-рейды?

– Нет, не жалею. Выступал в WRC много лет, и, знаете, 15 этапов раллийного первенства заставляют концентрироваться только на работе, а я хотел больше времени проводить дома. Ралли-марафоны дали такую возможность. В то же время не разорвана связь с автоспортом и моей страстью – раллийными автомобилями.

– В сентябре в России стартует многодневный ралли-рейд «Шелковый путь», входящий в «Серию Дакар». Команда «Фольксваген» и ваш экипаж уже планируют участвовать в нем?

– «Фольксваген» примет участие в этом марафоне, и сейчас решается, кто из пилотов и штурманов выйдет на гонку. Думаю, предстоящий ралли-рейд станет хорошим испытанием для всех нас.

– В России много ваших поклонников, и все будут рады, если вам доведется стартовать в нашей стране...

– Я знаком с несколькими российскими гонщиками, да и мой сын уже встречался на картинговой трассе с пилотами из вашей страны.

Мне всегда нравилась Россия, я хочу приехать сюда и, надеюсь, это произойдет на ближайшем раллимарафоне.

Несмотря на кризис, все три гоночных коллектива уже начинают готовиться к следующему, тридцатому по счету «Дакару», который также пройдет по территории Южной Америки.

Что касается команды «КамАЗ-Мастер», точно известно о ее участии с 5 по 13 сентября в ралли-рейде «Шелковый путь». Спортсмены должны осилить около четырех с половиной тысяч километров маршрута, проложенного через Южный Урал, плато Устюрт, пески пустыни Каракум, и пересечь границы трех государств – России, Казахстана и Туркменистана. Соревнование уже получило статус «Серии Дакар», а это значит, что при его проведении будут соблюдены все стандарты и нормы всемирно известного раллимарафона. В категории Т4 КамАЗ выставит на гонку аж 12 грузовиков! Наряду с триумфаторами «Дакара» покорять просторы трех стран отправятся и спортсмены-любители. Уже известно, что в их числе два экипажа из Туркменистана. ЗР

ХРАНИЛИЩЕ СКОРОСТИ

Hangar-7, где проходила пресс-конференция участников «Дакара», находится рядом с аэропортом Зальцбурга.

В павильоне под стеклянной крышей располагается музей летательных аппаратов, причем все экспонаты в отличном состоянии и могут подниматься в небо. Кроме самолетов и вертолетов, здесь выставлены болиды формулы 1 команд «Заубер», «Ред Булл» и «Торо Россо», «Даллара», на которой выступали Томас Шектер и Макс Папис в гонках «Индикар», а также «БМВ-Z4 Купе» – участник 24-часовых гонок на выносливость.



Ожидание чуда

После побед Себастьена Лоэба в Ирландии и Норвегии от ралли Кипра ожидали свежего сюжета.

Однако чуда не произошло. На асфальте, своем коронном покрытии, Лоэб был вне конкуренции и легко ушел в минутный отрыв от Микко Хирвонена. Пытаясь на другой день догнать француза, вылетел с трассы Яри-Матти Латвала. И Хирвонен занял очередное в своей карьере второе место, тогда как Себастьен отметил 50-ю победу. Отменно ехал Евгений Новиков, в какой-то момент занимал даже пятую позицию, но на третий день уронил свой «Ситроен» (на фото) в обрыв в конце сложной связки поворотов.

Первенство мира в упадке: всего две заводские команды, предсказуемые ре-



зультаты. Все идет к тому, что в 2010 году главным классом машин станет S2000, а WRC уйдут на пенсию. Против таких перемен больше не возражает и Лоэб, который грозился покинуть чемпионат. Теперь он придерживается принципа «Почему бы и нет?!».

Поближе к «Дакару»

Осенью на мировой арене дебютирует ралли-рейд «Шелковый путь»: старт 5 сентября в Казани, финиш 13 сентября в Ашхабаде. Соглашение об этом подписали в Москве руководитель команды «КамАЗ-Мастер» Семен Якубов и представитель французской фирмы A.S.O. Фредерик Лекиен (на фото – слева). Инициатором проекта и автором идеи стал, что интересно, президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов.

Компания A.S.O. является организатором и владельцем ралли-рейда «Дакар» – логично, что «Шелковый путь» получает статус этапа «Серии Дакар». Готовность стартовать в гонке, которая пройдет по территории трех стран, еще в марте подтвердили команда КамАЗа и несколько российских экипажей.

Характеристики трассы и точный маршрут, однако, не обнародованы – всю весну шла детальная рекогносцировка трассы.



Вскрытие показало…

Чемпион России по трековым гонкам в зачете N-1600 вновь определился с большим опозданием. Спортивные власти (Совет РАФ) принимали решение по итогам углубленной технической инспекции, проведенной после финиша последнего, третьего этапа чемпи-



оната. Шестеро из восьми пилотов, показавшие в Раменском наилучшие результаты, установили запрещенный балласт в передней части машин. Результаты всех шести нарушителей, в том числе гонщиков АВТОВАЗа, аннулированы. Двоих пилотов дополнительно оштрафовали за особо тяжкие прегрешения. А тройка призеров чемпионата в итоге выглядит так: Алексей Дудукало («Форд-Фиеста»), Евгений Аксаков («Ситроен-Саксо»), Борис Шульмейстер («Хонда-Сивик»).

Победу в Кубке России (зачет А-1600) одержал тюменец Денис Саликов. На втором месте курганец Андрей Токарев, на третьем – Игорь Усов из Омска.

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

- **1–2 мая** Кубок России, «Голубые озера», Невель Псковской обл.
- **16–17 мая** Кубок России, «Горные вершины», Краснодарский край
- **22–24 мая** традиционная гонка «Восток», Владивосток

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

- **2–3 мая** первенство России (багги, легковые), Тольятти
- **10–11 мая** чемпионат и Кубок России (все классы), Рязань
- **16–17 мая** традиционная гонка (легковые), Воронеж
- **16–17 мая** первенство России (багги), Санкт-Петербург
- **16–17 мая** чемпионат и Кубок России (легковые, багги), Ставрополь
- **17 мая** традиционная гонка (легковые), Иркутск
- **16–17 мая** Кубок РАФ (легковые), Чусовой
- **22–24 мая** традиционная гонка (легковые, багги), Зеленокумск
- **23 мая** традиционная гонка (легковые), Алапаевск
- **23–24 мая** чемпионат России (легковые), Казань
- **29–31 мая** чемпионат и Кубок России (грузовики, багги), Ростов-на-Дону
- **29–30 мая** Кубок РАФ (грузовики, легковые), Чита
- **30–31 мая** традиционная гонка (легковые, багги), Златоуст
- **30–31 мая** традиционная гонка (легковые), Нижний Ломов

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

- **2–3 мая** чемпионат Сибири и Дальнего Востока по кольцевым гонкам, Красноярск
- **6–10 мая** чемпионат России по трофи-рейдам, Ленинградская обл.
- **8–10 мая** чемпионат России по картингу, Икша Московской обл.
- **15-17 мая** Кубок России по картингу, Подольск Московской обл.
- **22–23 мая** чемпионат России по ралли-рейдам, «Карелия-90», Сортавала
- **23 мая** чемпионат России по дрэг-рейсингу, Москва
- **22–24 мая** чемпионат России по картингу, Ульяновск

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

3-й этап, ралли Кипра

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	4:50.34
2. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.27
3. **П. Сольберг** (Норвегия, «Форд-Фокус»)	1.49
4. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-С4»)	2.26
5. **М. Уилсон** (Великобритания, «Форд-Фокус»)	6.41
6. **К. Раутенбах** (Зимбабве, «Ситроен-С4»)	11.11
7. **Ф. Виллагра** (Аргентина, «Форд-Фокус»)	13.18
8. **Х. аль-Кассими** (ОАЭ, «Форд-Фокус»)	13.44

КУБОК ФИА ПО БАХАМ

2-й этап, «Баха Италии»

1. **Б. Гадасин** (Россия, «Ниссан G-Форс»)	4:39.20
2. **М. Заплетал** (Чехия, «Мицубиси-L200»)	4.24
3. **Т. ван Дейне** (Голландия, «Мицубиси-Паджеро Evo»)	5.19
4. **Б. Шалай** (Венгрия, «Опель-Антара»)	22.40
5. **А. Мироненко** (Россия, «Ниссан-Навара»)	23.11…
16. **Я. Соловьев** (Россия, «Ниссан-Навара»)	50.33

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

2-й этап, ралли «Лахденпохья»

1. **П. Флодин** (Швеция, «Субару-Импреза»)	1:00.16
2. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.10
3. **А. Желудов** (Москва, «Субару-Импреза»)	0.38
4. **С. Успенский** (Москва, «Субару-Импреза»)	1.37
5. **А. Гаврилов** (Вольск, «Субару-Импреза»)	2.22
6. **Б. Зимин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	2.28



Злая симфония

Нередко под видом серьезных доработок потребителю предлагают легкую модификацию серийной модели со звучным спортивным именем. Новый «Форд-Фокус RS» не таков – это едва ли не хрестоматийный пример глубокого заводского тюнинга, считает Вадим Крючков. Фото автора и «Форд».

Начнем с главного – объема производства. Уже известный поклонникам марки горячий хэтчбек «Фокус ST» выпускают тиражом 9 тысяч экземпляров в год. По современным меркам это достаточно редкий автомобиль. Что уж говорить о «Фокусе RS» – намечено собрать ограниченную серию всего в 8 тысяч экземпляров. Настоящий эксклюзив для любителей заряженных автомобилей. А что внутри?

ЦАРСТВО ОРИГИНАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗА

Крышка с фирменным фордовским именем «Дюратек» на бензиновом двигателе с турбонаддувом не введет в заблуждение знатоков. Пять цилиндров, сверхплоская коробка передач, попавшая некогда в Книгу рекордов Гиннеса, и клеймо *Sweden* на картере сцепления выдают происхождение всего силового агрегата. Это, конечно же, «Вольво». Но шведское изделие «запилено» по полной программе. Повышением давления наддува и корректировкой программы управления двигателем в данном случае дело не ограничилось. Механизм газораспределения получил оригинальные распредвалы. Появились новые впускная и выпускная системы, турбонагнетатель Borg Warner K16 увеличенной производительности. Повышена теплоотдача радиатора системы охлаждения и масляного радиатора.

Основательно поработали и с базовыми деталями двигателя. На цилиндры напылено износостойкое покрытие, модернизирована прокладка головки блока цилиндров, установлены новые шатуны, вкладыши, поршни и поршневые пальцы увеличенного диаметра. Инженеры «Форда» утверждают, что данный комплекс мер не только позволил поднять мощность и крутящий момент, но и обеспечил форсированному двигателю приемлемый ресурс.

Разумеется, усилена и коробка передач, поскольку ее нагружает изрядный крутящий момент в 440 Н·м. Мало того, в нее внедрен дифференциал повышенного трения типа Quaife. Автомобиль переднеприводный, и межколесная блокировка поможет лучше реализовать потенциал мотора. Причем разработчики сознательно отдали предпочтение проверенной временем механике и сумели нивелировать так называемый эффект силового подруливания, не прибегая к электронным средствам.

Кстати, считается, что с переизбытком тяги прекрасно справляет-

Ford Focus RS

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4402
ширина	1842
высота	1497
база	2640
колея спереди/сзади	1587/1607
Снаряженная масса, кг	1468
Полная масса, кг	1860
Разгон 0–100 км/ч, с	5,9
Максимальная скорость, км/ч	263
Топливо	A95
Запас топлива, л	62
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	7,0
городской цикл	13,4
смешанный цикл	9,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P5, 20 клапанов, 2522 см³, 224 кВт/305 л.с. при 6500 об/мин, 440 Н·м при 2300–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, M6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая Ford RevoKnuckle с фиксированным креплением к стабилизатору поперечной устойчивости/многорычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/35 R19.

ся полный привод. Но в данном вопросе позиция фордовцев неколебима. Цитирую инженера Дирка Денсинга: «Мы всегда отдавали предпочтение переднему приводу. Системы 4x4 повышают стоимость, вес, инерционность и, следовательно, расход топлива. Если добиваешься желаемой динамики без появления возмущений на руле, то переднеприводный автомобиль окажется лучше полноприводного – более легким и более чутким к повороту рулевого колеса».

Еще массу интересного можно найти при осмотре ходовой. Скажем, передние тормоза: никаких сложных многопоршневых машинок. Найдено простое, но эффективное решение – внушительный вентилируемый диск диаметром 336 мм и усиленный суппорт с одним цилиндром. Но каким! Его диаметр 60 мм. Другой пример – подвеска. Задняя представляет собой стандартный тюнинговый набор: увеличенные подшипники, более мощный стабилизатор поперечной устойчивости, укороченные жесткие пружины, газонаполненные амортизаторы. А вот схема передней подвески радикально отличается от серийной (см. фото).

ЗАБУДЕМ ПРО СКОЛЬЖЕНИЯ

Автомобиль не давит на уши окружающим, хотя приятный рокот двигателя выделяет его из потока. Зато в салоне притаился прекрасно сбалансированный оркестр, исполняющий гоночную симфонию. Увертюра – басок холостых оборотов. Главная тема – шум впуска, всхлипывания турбонаддува, хлопки в выпускной системе под сброс газа. Почему оркестр? Да потому, что все тщательно выверено. Это грамотная, причем дозированная по громкости стилизация под чистокровного спортсмена-раллиста. Но с первых километров становится ясно: от ралли автомобиль ушел далеко.



Заводской аэрокит не мишура, а набор функционально оправданных элементов.

Патентованная передняя подвеска Ford RevoKnuckle. Амортизационная стойка неподвижна, у составного поворотного кулака своя ось вращения. Такая схема на автомобиле с широкими шинами и колеей уменьшает плечо обкатки для лучшей управляемости.





Приземистый родственник раллийных «фокусов» тяготеет к асфальту.

Стихия новинки – асфальт. Машина злая, в сравнении с ней мускулистый ST – добрячок. Едет горячий «Фокус» по-кольцевому, виражи горного серпантина штурмуются вкатыванием, поворотом руля на малые углы, правильной подачей газа. Если связки ходовые, можно насладиться ускорением. Динамика действительно впечатляет. Но самое главное, у двигателя потрясающе гибкая характеристика. Хочешь – используешь «полку» максимального крутящего момента, хочешь – крутишь мотор до отсечки.

Силовое подруливание (или, проще, рыскание) при интенсивном разгоне? Инженерам «Форда» действительно удалось с этим справиться. Рулевое управление чуткое и точное: от края до края всего 2,3 оборота. Расплата за отменную управляемость – большой радиус поворота, что сразу же обращает на себя внимание в городе. Впрочем, если выбирать между удобством при парковке и умением цепко держать дорогу, владельцы подобных автомобилей не раздумывая выберут второе свойство.

Немного выпадает из ансамбля коробка передач. Она хороша, претензий нет, но, учитывая идеологию автомобиля, хотелось бы иметь чуть более короткие ходы механизма переключения.

Мелкие недочеты – а как же без них? – не портят положительного впечатления об автомобиле в целом. «Фокус RS» хорош. Настоящий заводской тюнинг, причем сделанный на конвейере.

Цена? Нынче это весьма болезненная тема. Продажи «Форда-Фокус RS» в России стартуют в конце весны. Сумма для ориентира – 1,5 миллиона рублей. Конкуренты на рынке? Старые знакомые по раллийному чемпионату мира: «Мицубиси-Лансер Evo» и «Субару-Импреза STI». Цены и мощности двигателей сопоставимы, различия – в типе привода. Что же, в гонке за предпочтения весьма специфичной категории покупателей появился еще один участник. И есть основания полагать, что амбициозный новичок не будет аутсайдером. ЗР



Руль, циферблаты приборов, педали, ручка механической коробки передач... Это настоящий спорт, господа! В «Фокусе RS» вы никогда не увидите селектора автомата.



Соответствующие прорези в «лодочках» от «Рекаро» уже есть. Осталось заменить стандартный ремень безопасности гоночным четырехточечным.



Фирменные цвета самого мощного «Фокуса» – синий, зеленый и белый.

Культурное наследие

Слава легендарного «крыла чайки» не дает покоя как владельцам «мерседесов», так и тюнинговым ателье. На такую мысль наталкивает современное большое купе CL, оснащенное дверями от LSD. Но, в отличие от именитого предшественника 300 SL, двери которого поднимались строго вверх, механизм LSD под названием GRS+ построен по гильотинной схеме. При этом и уровень безопасности совершенно другой: створка гарантированно не прищемит при посадке и соответствует требованиям бокового крэш-теста, о чем свидетельствует сертификат TÜV. Традиционное достоинство – механизм монтируется вместо стандартных петель в тех же точках.





Из грязи в князи

Тем, кто твердо решил, что его «Порше-Кайенна» никогда не покинет асфальт, будет интересна программа доводки от ENCO. Обвес хорош тем, что еще не примелькался на дорогах – в отличие от носителя. Задний спойлер, диффузор, расширенные арки и пороги да распахнутая пасть переднего бампера – стандартные элементы аэрокита. А вот углепластиковый капот и массу снижает, и смотрится оригинально.

А как звучит! Спасибо новому выпуску, который включает коллектор, глушитель и резонатор. Изменили и программу управления двигателем, так что версия ENCO 550 GT Biturbo располагает 550 «лошадями». Ателье обещает сокращение времени разгона до сотни до 4,9 с и максимальную скорость 282 км/ч.

Колеса 315/25R23 окончательно убили вседорожные задатки «Кайенны», зато позволили разместить за ними тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади. Ну и перешитый салон с мультимедиа-инсталляцией никак не предполагает выездов на пикник.

Карманные расходы

Знаете колесный бренд Oxigin? Так вот, Carmani – те же самые диски: эти фирмы близнецы, хотя и не двойняшки. Дизайном выгодно отличаются от массовой продукции, заверяют представители. И подчеркивают: серия CA 2 – десятиспицевая, но лучи лежат в разных плоскостях. Из-за этого может показаться, что спиц всего пять – особенно если увидеть их на мчащихся спорткарах. А судя по размерности, карманы именно их владельцев рассчитывает облегчить Carmani: предлагаемые варианты – 7,5x17, 8x18 и 8x19.



Пари-матч



Выяснять отношения решили на ледовой трассе Тушинского поля, именно там, где в феврале проходила «Гонка Звезд «За рулем» – преемственность многообещающая. Спорщики собрались подходящие: снегоход, квадроцикл, гоночная «Хонда-Сивик» и новейший БМВ-Х6 с 407-сильным мотором. С одной стороны, «слон против кита», с другой – почему бы и нет?! У всех бойцовский характер, у всех амбиции победителя, у всех колеса, то есть почти у всех. Осталось решить главный вопрос:

ЧЬИ КОЗЫРИ СИЛЬНЕЕ?

Прогнозы касательно исхода гонки, разумеется, делали, но, слава богу, до ставок дело не дошло – остались бы без денег. Разминаясь перед стартом, пилот квадроцикла показал, на что способна такая техника. Заносы на скорости в поворотах? Легко! Взять высоченные снежные отвалы вдоль трассы? Не вопрос. Будь это автомобиль, он тут же сел бы на брюхо, и самый молодой из нас непременно побежал бы за трактором. Но обошлось, потому что квадроцикл – это вам не легковушка, а «Кэн-Эм Ренеджейд»: чисто внедорожное средство, сплав спортивности и универсальности, 62 л.с., малый вес и полный привод. Кажется, что могут против него тяжеленный Х6 и бесколесный снегоход?!

Между тем владелец последнего считал иначе: его аппарат со 151-сильным двигателем имеет все шансы оставить позади «баварца» (куда колесам против гусениц!) и квадроцикл. А если «Ски-Ду» поедет по снежной целине, сократив себе путь до финиша, легкая победа над «Хондой» ему гарантирована.

Вопрос, «кто кого сборет», занимал любознательную часть человечества во все времена. Продолжение спора быстрых колес (ЗР, 2008, № 6) в зимнем варианте судил Максим Гомянин. Фото: Александр Батыру и Александр Кульнев.



«Хонда-Сивик» была фаворитом. Во-первых, потому, что «между рулем и сиденьем» устроился мастер спорта Борис Шульмейстер, во-вторых, покрышки с 1,5-миллиметровым шипом – это вам не гусеницы. Ну и медали и призы чемпионатов России в качестве бонуса. Мы были уверены, что как раз Борис и покажет самые быстрые секунды. К тому же «Сивик» уже ездил по этой дорожке и, судя по боевому настрою своего хозяина, уступать не собирался.

Повезло или не повезло Ивану Самарину (картингист и вице-чемпион формулы «Русь»), сразу не понять. Ему выпало управлять наиболее мощной, но и самой тяжелой машиной – 4,4-литровым БМВ-Х6. По мнению Самарина, вседорожник на нешипованной зимней резине запросто обгонит снегоход с квадроциклом и способен потягаться с «Хондой» (мы посмеивались, но кивали, чтобы не расстраивать Ваню). Поводом для оптимизма послужило огромное количество электронных систем, помогающих стабилизировать автомобиль, и, конечно, немалый гоночный опыт.

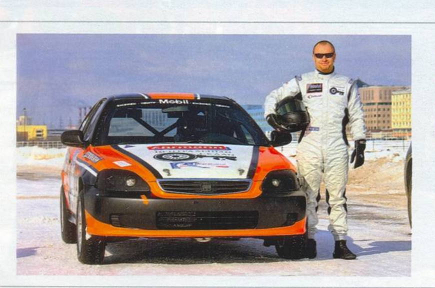
ИГРА НА ВЫЛЕТ

Шульмейстер выехал на трассу первым и сразу задал чемпионский темп. Его лучшее время на 1,6-километровом круге – 53,22 с – стало для остальных и ориентиром, и поводом для зависти.

У Алексея Мурыгина, пилота квадроцикла, второй результат – 1 мин 13,21с, который, кстати, дался очень непросто. Управлять такой машиной на льду – уже героизм, и трасса сыграла-таки с Алексеем злую шутку – на одном из кругов он упал. Руки-ноги, к счастью, остались невредимы, а вот рычаг короб-



БМВ-X6 – победитель пари-матча, замечательная машина и для поездок на бизнес-встречи, и для вылазки на ледовый трек. А вы – замечательный человек, если смогли позволить себе эту роскошь.



Борис ШУЛЬМЕЙСТЕР

Родился 11 ноября 1969 года. Мастер спорта. Многократный призер чемпионатов России в различных автоспортивных дисциплинах (трековые гонки, кольцо, ралли). Первый победитель Кубка Honda Civic (2003 год).

Honda Civic

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Полная масса, кг	н.д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	н.д.
Топливо	гоночный бензин
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л	1 л на 1 круг дистанции

ДВИГАТЕЛЬ: 1590 см³, около 180 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: кулачковая коробка передач, дифференциал с дисковой регулировкой.

ШИНЫ: 155R14 Black Rocket 20, шип – 1,5 мм.



Иван САМАРИН

Родился 7 сентября 1988 года. Мастер спорта. Чемпион России по картингу, кольцевым гонкам (2006), победитель серии RTCC (2007), вице-чемпион формулы «Русь».

BMW X6 xDrive 5,0i

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Полная масса, кг	2840
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо	A95/A98
Запас топлива, л	85
Расход топлива, л/100 км	12,5

ДВИГАТЕЛЬ: 4395 см³, 407 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А6.

ШИНЫ: 255/50R19.

Алексей МУРЫГИН

Родился 13 октября 1968 года. Заместитель руководителя отдела продаж компании Rosan. Пилот квадроцикла.

Can-Am Renegade 800 X H.O. EFI

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Сухая масса, кг	275
Габариты, мм	2184×1168×1143
Клиренс, мм	305
Топливо	А95
Запас топлива, л	20

ДВИГАТЕЛЬ: 800 см³, 62 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: вариатор.

ШИНЫ: спереди 25×8-12, сзади 25×10-12.



Олег ЛЕВИЦКИЙ

Родился 8 декабря 1965 года. Менеджер отдела продаж компании Rosan. Пилот снегохода.

Ski-Doo MXZ X 800R PTEK

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Сухая масса, кг	193
Габариты, мм	1217×2890×1000
База лыж, мм	1195
Топливо	А95
Запас топлива, л	40
Объем масляного бака, л	3,7

ДВИГАТЕЛЬ: 799,5 см³, 151 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: вариатор.





Шипованные шины «Хонды», предназначенные для ледового трека, – одна из предпосылок отличного результата. Но только вкупе с Шульмейстером.

ки передач сломался. Дальнейшие замеры пришлось отложить, и все, кто чуть было не поставил на квадроцикл, облегченно вздохнули.

Снегоход поначалу показал себя неплохо (1 мин 28,41 с), но до финала все-таки не добрался. Дело в том, что на каждом скоростном вираже гонщику приходится помогать технике всем телом, смещая центр тяжести внутрь дуги поворота, иначе падения не избежать. Такая езда требует больших усилий, поэтому ближе к концу состязания водитель признался, что сильно устал и не в состоянии продолжать спор.

Иван Самарин за рулем БМВ, имеющий мало опыта езды по ледяному треку, какое-то время вкатывался, присматриваясь к вседорожнику и трассе. А освоившись за рулем, выдал результат 1 мин 16,91 с.

Казалось, победа «Хонды» предрешена, но тут гоночный «Сивик» показал характер: на одном из зачетных кругов сломалась коробка передач. Ничего удивительного, ведь машина в напряженном гоночном ритме откатала весь чемпионат России по трековым гонкам, обеспечив своему пилоту третье место

Снегоход – машина для удовольствия, но управление такой техникой требует особых навыков, а также тулупа и шапки-ушанки.

Этот король бездорожья уже в базе предлагается с противоугонной системой DESS.

Завсегдатай ледовых трасс – гоночная «Хонда-Сивик». Успех на таком автомобиле во многом зависит от мастерства водителя.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ (время круга, мин:с)

Круг	Honda Civic	BMW X6	Квадроцикл	Снегоход
1	0:53,95	1:21,20	1:13,61	1:55,76
2	0:53,38	1:22,12	1:16,06	1:38,63
3	0:53,37	1:16,91	1:19,63	1:30,65
4	0:53,22	1:20,50	1:13,21	1:28,41
5	0:54,03	1:20,55	2:00,91	1:33,78

ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ НА БМВ Х6 (время круга, мин:с)

Круг	Иван Самарин	Борис Шульмейстер
1	1:15,82	1:09,42
2	1:15,67	1:10,12

на подиуме. На прицеп ее заталкивали руками. Такова спортивная жизнь...

В итоге, с учетом всех поломок, третье место Самарина-БМВ превратилось в первое! Будете спорить?

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ПРЕВОСХОДСТВА

Мы предложили двум профессиональным автогонщикам блиц – кто покажет быстрейший круг на Х6?

К этому времени пригрело солнце и на трассе появился «держак» – сквозь лед местами проступило грунтовое основание. В таких условиях оба пилота из возможных вариантов настройки подвески выбрали «спорт».

Шульмейстер, досконально знающий дорожку, резко, но без пробуксовки уходит со старта, пересекает по касательной скользкую часть первого поворота, находит «зацеп» – и машина вылетает на длинную прямую. Скорость переваливает за сотню, расход топлива – за 40 л. На следующем вираже пилот корректирует вседорожник газом, благо электроника позволяет небольшой занос, и Х6 почти без кренов ввинчивается в предпоследний поворот. Финиш – и стрелка секундомера расставляет все на свои места. 1 мин 9,42 с – квадроцикл и снегоход остались позади! Самарин проехал чуть медленнее – 1 мин 15,67 с,

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какая машина быстрее пройдет трассу «Гонки звезд «За рулем»?





Спортивная техника сколь быстра, столь и непредсказуема. «Хонда» покинула трассу «на руках».

но свой предыдущий результат он улучшил. Достойные показатели для гражданского, по сути дела, авто!

КАЖДЫЙ ПРИ СВОИХ

Несмотря на лучший результат гоночной «Хонды», большинством голосов первенство в споре отдали БМВ, который единственный из четверки покинул Ходынское поле своим ходом (снегоход, правда, тоже остался исправным, но сумел полностью укатать пилота).

Мало того, мастерство пилотов и четкая работа немецкой электроники позволили вплотную приблизиться к результатам машин, участвовавших в «Гонке звезд «За рулем», обутых, кстати, также в нешипованную резину. Остается только догадываться, какой результат Х6 показал бы на шипах.

«Баварец» даже в условиях зимнего трека не требует от водителя хорошей физподготовки. При этом вседорожник способен показать быстрые секунды на круге и поспорить с более экстремальной техникой. Наверное, это как раз тот автомобиль, на котором с утра можно от души нажать на газ на специально подготовленной трассе, а вечером поехать в театр – и везде чувствовать себя в своей тарелке. Главное – накопить достаточно денег: спорт – удовольствие недешевое. Театр, кстати, тоже... ЗР



BMW X6 – победитель спора быстрых машин. Способен показать быстрые, очень быстрые секунды на круге и поспорить с более экстремальной и профессиональной техникой.

Питоны, слоны и храмы на колесах

Наивные люди говорят, что Москва – город с самым кошмарным дорожным движением. Именно так думал и Владимир Правоторов – до того, как побывал в Индии.

Думаете, в Индии левостороннее движение? Как бы не так – оно там всестороннее! По дорогам можно ехать в любом направлении (даже поперек) и на любом виде транспорта, включая гужевой. Чем местное население с успехом и пользуется.

Вообще, дорожное движение в Азии резко контрастирует с образом восточного человека – спокойного и уравновешенного. Это подтвердит любой, кто сталкивался с автомобильной действительностью Таиланда, Вьетнама и т. п. Но Индия… Это нечто особенное, квинтэссенция азиатского драйв-стиля.

Мне «посчастливилось» около часа колесить по разным районам Мумбая, финансовой столицы Индии. Слава богу, не за рулем (этого я даже представить себе не могу), а в качестве пассажира такси. Взору открывались захватывающие виды. Наверное, это и есть настоящая нищета и перенаселенность... Особенно сильное впечатление производят жилые многоквартирные дома, покрытые каким-то странным черным налетом, похожим на копоть. Мы так и не поняли природу этого явления, а самое разумное, что пришло в голову, – это плесень из-за постоянной высокой влажности и жары. Одним словом, зрелище не самое приятное.

Но вернемся на дороги. Первое впечатление – середина XX века. Создается оно благодаря огромному количеству черно-желтых индийских такси, отчаянно похожих на наш 407-й «Москвич». Выяснилось, что это представители довольно известной серии седанов «Амбассадор». Производится эта машина в Индии в трех версиях – базовой и обновленных «Авиго» и «Гранд». Именно базовая, внешне идентичная модели 1954 года, и поставляется в местные таксопарки. Рамное шасси и неразрезной задний мост на рессорах, зато ремонтировать привычно и недорого.

Мы, конечно, прокатились на таком такси. Страшновато, учитывая общую ситуацию на дорогах Мумбая. В голове вертелось одно слово: «Ад». Здесь немало и другого движущегося материала, заслуживающего внимания. Прежде всего, грузовые автомобили и автобусы. Издалека не сразу поймешь, что это такое: очень смахивает на небольшой передвижной храм. Дело в том, что каждый грузовой автомо-

биль, сойдя с конвейера, проходит тюнинг по-индийски усилиями самих водителей. Рецепт таков: выбрать краску поярче и поядовитее, покрыть ею кузов, далее налепить на него всевозможные наклейки и навешать украшений, вплоть до благовоний. Помните, как наши дальнобойщики и водители автобусов любят украшать кабину изнутри? В Индии точно так же, только снаружи.

Человек, разбирающийся в многочисленных индийских верованиях, без труда узнает, к какой религии относит себя тот или иной водитель – здесь в «тюнинге» используют религиозные мотивы и даже называют машины именами богов. Иногда на этих полуавтомобилях-полухрамах висит не только бахрома с гирляндами, но и пара-тройка индусов, решивших не переплачивать за автобус. Добавьте к этому невообразимый по громкости и музыкальности гудок – вот и получится среднестатистический мумбайский самосвал.

В дорожном движении довольно активно участвуют также мотоциклы, мопеды, моторикши, велорикши, велосипеды, пешеходы, коровы, ослы и собаки. Вся эта братия снует между машинами на немалой скорости, заполняя невеликое свободное пространство.

Утренний рынок и проезжая часть каким-то образом уживаются на общей жилплощади.

«Передвижной храм».

Мумбайская хрущевка – иначе и не скажешь...





«В школу – на такси? Или так доберемся?»

Я русский бы выучил только за то...

Знай наших! Кстати, сколько в нем лошадиных сил?

Дом зажиточного индийца.

Места есть всегда!

Каждая корова подсознательно ощущает, что движение – левостороннее.

Теснота на дороге такая, что я не решился даже выставить локоть из открытого окна такси. Да и само окно предпочел вскоре закрыть, несмотря на духоту.

Дороги под стать движению: ухабы, ямы и никакого намека на разметку. Индийский вариант лежачего полицейского был придуман человеком с явно садистскими наклонностями. Вы редко увидите их по одному. Два подряд – это минимум. Чем шире дорога и оживленнее движение, тем их больше. На междугородних автотрассах кладут по пять-шесть полицейских подряд. После проезда такого шестикратного «замедлителя» на несколько секунд, кажется, нарушаются все процессы обмена веществ.

Я – внимание! – не увидел ни одной аварии. Каким образом им всем удается избежать столкновений при такой езде? Хотя, наверное, все просто – дело в скорости. Здесь редко увидишь, чтобы кто-то ехал быстрее 50–60 км/ч, даже если дорога пуста. Кажется, индийцы намного раньше нас поняли, что самый резвый не всегда приезжает самым первым.

Если вы задумали путешествие по Индии на автомобиле, выкиньте эту безумную идею из головы. Ради экзотики лучше попробовать поезд. Хотя разобраться в том, как действует местная система железнодорожных перевозок, не так просто. Правда, для туристов на вокзалах отведены специальные кассы, а на каждый дальний поезд выделяется туристическая квота – несколько десятков билетов. Приобретая их, внимательно смотрите на класс вагона. Не покупайтесь на пометку «Sleeper». По-английски это значит «спальный», но я бы воспользовался словом «тюремный». В каждом плацкартном отсеке по шесть сидячих мест на жестких лавках; стекол в окнах нет, дабы пассажиры не задохнулись. Куда комфортнее путешествовать в классе 2AC – это купе с кондиционером. Правда, роль купейной двери играет занавеска, которая не станет преградой многочисленным продавцам нехитрой снеди и напитков.

Примерно за час до отправления на перроне вывешивают списки пассажиров – фамилия и номер купе. Смысл этой хитроумной затеи остался мне неизвестным. Похоже, просто для веселья: все стоят и ищут себя в списках. Действительно, нашел себя – и радуешься, как ребенок.

В купе 2AC мы ехали в течение примерно 10 часов из Мумбая в Гоа. Этот путь можно проделать также автобусом или на такси, но могу с уверенностью сказать, что поезд намного комфортнее. Описывать Гоа особо смысла нет, это намного красочнее сделает представитель любого турагентства. Здесь все же можно попробовать самому выехать на дорогу – на мопеде. Их выдают напрокат на каждом углу, чем пользуются многие европейцы. Главное – привыкнуть к тому, что в любой момент на дорогу может выскочить кто угодно и что угодно. Вплоть до питона. Кстати, змеи и коровы в Индии священны: никому и в голову не придет прогнать их с проезжей части.

По Гоа удобно передвигаться и на велосипеде. На широченных пляжах есть места, где песок настолько твердый, что вполне пригоден для велопутешествий.

Вы окончательно станете на индийской дороге своим, когда научитесь пользоваться гудком. Здесь это не средство отпугивания зазевавшегося пешехода или выражения недовольства очередному «чайнику». Гудком пользуются по принципу «Если ты не гудишь, то тебя нет», то есть постоянно. Очень хочется надеяться, что эта пагубная привычка никогда не распространится в наших широтах.

О Москва! Как же я соскучился по твоему спокойному и размеренному движению! **ЗР**



При хорошей подготовке можно проехать на велике по всем пляжам Гоа за день-два.

Машина жизни

Она отлично помнит то, что для молодых – почти мифология. Жесткий характер – не капризы, а прямое следствие очень нелегкой судьбы... Пообщаться с фронтовой полуторкой посчастливилось Сергею Канунникову. Фото: Константин Якубов.



От Москвы до Берлина всего 1800 км... Но на этом грузовике и пятьдесят проехать нелегко! Прыгая на кочках, немудрено разорвать брезентовую крышу, хлипкая подушка сиденья продавливается до деревянного основания. Затекают ноги и устают руки, жесткая баранка давит в живот. Холодный ветер задувает снежинки в почти незащищенную кабину, а спина от напряжения мокрая. Конечно, постепенно мы привыкаем друг к другу. Я начинаю понимать ее характер, а полуторка, чувствуя мое искреннее желание подружиться, старается, делает что может. Но если представить, что мы с «газиком» не в тихом, мирном подмосковном лесу, а на совсем другом льду...

В БОЙ ИДУТ СТАРИКИ

От Москвы до Бреста чуть больше 1000 км. Этот путь удалось преодолеть редкой машине и не каждому солдату. Тем более что многие летом 1941-го начали его как раз от Бреста к Москве. Водители, которым посчастливилось пережить свои машины, снимали с искореженных снарядами и минами полуторок



У кабины с брезентовой крышей матерчатыми были и боковины. От ветра немного защищали, но обзорности, считай, нет.

Вот уж действительно ничего лишнего! На ступице баранки выключатель света. Ножная кнопка стартера высоко над педалью газа.

В компании замка зажигания три прибора: внизу спидометр, над ним указатель уровня топлива, справа – амперметр.





СЛУЖИЛ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

ГАЗ-ММ – модернизированная в 1938 году версия ГАЗ-АА (первоначально НАЗ-АА), выпускавшегося с 1932 года в Нижнем Новгороде, позднее – Горьком.

С 1930-го аналогичные «Форд-АА», максимально унифицированные с легковым «Форд-А», собирали в Москве на заводе имени КИМ (позднее – МЗМА, АЗЛК) и на заводе «Гудок Октября» в Горьком.

ГАЗ-ММ оснащали 4-цилиндровым двигателем объемом 3,3 л, мощностью 50 л.с. (до 1938-го – 40 л.с.) и 4-ступенчатой коробкой передач. На базе полуторки строили самосвалы ГАЗ-410 (другое название – ГАЗ-С1), автобус ГАЗ-03-30, санитарный ГАЗ-55, газогенераторный ГАЗ-42, полугусеничный ГАЗ-60, другие модификации. Часть машин военного времени выпускали без передних тормозов и дверей, с одной фарой.

В Горьком ГАЗ-ММ производили до 1947 года, затем до 1950-го – в Ульяновске. Всего изготовили около миллиона машин, в период войны – более 102 тысяч.



все, что могло пригодиться для работоспособных экземпляров. А останки брошенных грузовиков и по сей день находят в лесах России и Белоруссии. До Дня Победы дошли, как правило, призывники поздних годов – как и этот ГАЗ-ММ, родом из 1944-го.

В конце 1920-х никто не предполагал, что простенький полуторатонный «Форд», которому суждено было стать ГАЗ-АА (позднее – ММ), и через десять лет после второго рождения будет одной из самых массовых машин не только в колхозах и городах, но и в Красной Армии. Конструкция даже по меркам второй половины 1930-х – проще некуда. Пятидесятисильный нижнеклапанный мотор, несинхронизированная коробка передач, подвеска без амортизаторов, механические тормоза (на машинах военного времени к тому же лишь на задние колеса), ручная регулировка опережения зажигания, подача бензина к карбюратору самотеком...

Ломаться вроде бы нечему, но обслужить и отремонтировать всегда было что! Скажем, масло в двигателе по инструкции следовало менять каждые 750 км, некоторые узлы – смазывать через 300 км! А многие ли теперь помнят, как меняли баббитовые вкладыши, притирали клапаны, счищали нагар с поршней? Но для того, кто ездил на ГАЗ-ММ, все это привычно и буднично, как тесная (а в военном варианте еще и без дверей!) кабина, высокие тяжеленные педали. Зато не нужно ни сложного инструмента, ни дефицитных и дорогих запчастей.

В кузовах полуторок тряслась пехота, ящики с боеприпасами и продовольствием, эвакуированные, а порой и раненые. От выносливости простеньких грузовичков и мастерства водителей часто зависела жизнь. Это вовсе не пафос, а истина, столь же простая, как конструкция горьковского грузовичка.

ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ

От Москвы до Вязьмы всего-то 226 км... Почему-то хотелось поехать именно этой дорогой – по ней зимой 1941-го водители впервые повели автомобили на запад, а не на восток. Но по современным дорогам перемещаться на ГАЗ-ММ слишком сложно. Окружающим не до экскурсов в историю. Кто-то, правда, улыбнется подоброму, помашет рукой. Других машинка, для которой 50 км/ч – почти максималка, справедливо раздражает. Да и шоферу полуторки на нынешнем шоссе совсем неуютно.

Для начала надо привыкнуть управляться с тяжелой, огромной баранкой и рычагом коробки передач (вторая – нейтраль – отпустил сцепление – выжал – третья). Не стоит забывать и о тормозах. Заводские данные – 10 м до остановки с 30 км/ч, – конечно же, подразумевали лето и колодки на всех колесах. А зимой да без передних тормозов...

Но эти сильные ощущения меркнут, когда порожний грузовик попадает в серию ям. Машина на субтильных рессорах (спереди – традиционная для предвоенных «фордов» поперечная) начинает скакать так, что нога инстинктивно ищет педаль тормоза. Находит,







Из «роскоши» – дудка звукового сигнала.

От бака перед ветровым стеклом бензин к карбюратору с восходящим потоком идет самотеком. Доступность всего и вся для ремонтника, пожалуй, идеальная.

но не сразу. А по тем-то дорогам, прифронтовым, как ездили?

Зато зимняя проходимость на шинах, рисунок которых умиляет своей наивностью, лучше, чем кажется на первый взгляд. Вильнув кузовом, с небольшой пробуксовкой машина неплохо трогается на скользком покрытии со второй передачи. Груженая да на первой (передаточное отношение – 6,4!) пошла бы и по довольно глубокому снегу. А ведь в арсенале шоферов имелись еще и цепи.

И все-таки, неужели наши деды были настолько легче и ниже нас? Пригласил нескольких современников разной комплекции – усесться с комфортом, по крайней мере в нынешнем понимании, не смог никто! Зато они, деды, были явно не слабее. Ни в каком смысле.

ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ

...От Кобоны, что на восточном берегу Ладожского озера, до Кокорева на западном километров тридцать... Под колесами талый лед, по сторонам – полыньи от бомб, в кузове – мука, а на обратном пути молчаливые ленинградские дети, лица которых бледнее снега зимней Ладоги...

Я проехал по снежку Подмосковья примерно столько же, сколько шоферы Ладоги преодолевали за один рейс. То, что они испытывали, ощутить сегодня невозможно! Удалось лишь начать понимать машину, повидавшую за свои пятьдесят пять то, что сегодня порой кажется легендами.

Про полуторку никак не скажешь «прокатиться». Чтобы перед ней не было стыдно, придется вспомнить совсем другие слова: «труд» (а не работа от сих до сих), «выдержка», «мужество». И тогда бухтение простенького мотора, заглушаемое отчаянным воем трансмиссии (на каждой передаче свой, особенный, но неизменно громкий голос!) будет звучать, как песня Победы... ЗР



Редакция благодарит мастерскую Евгения Шаманского за предоставленный автомобиль.

За рулем

№05 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 935-й

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Строгое лицо марки

Для миллионов автомобилистов марку «Мерседес» воплощают седаны Е-класса. На дороги выходит третье поколение популярнейшей модели.



Быстрые колеса «Ниссана»

Спорткупе «Ниссан» снабдили более мощным двигателем и новым индексом: 370Z. Принесет ли успех вторая попытка?



Русский дизель

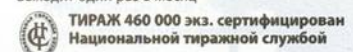
«УАЗ-Хантер» наконец-то обзавелся дизелем отечественного производства. Ветеран российского бездорожья порадовал боевым настроем.



Принарядилась

Любимица россиян «Мазда-3» заметно посвежела внешне. Испытатель ЗР уловил изменения и в ездовых качествах.

Формат 207x270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 460 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

Далеко на Востоке

Автосалоны в Сеуле и Шанхае, где побывали наши корреспонденты, дают хорошее представление о промышленном потенциале восточных соседей России.



Строили и будем строить

Финансовые трудности не обходят стороной даже крупнейшие компании. Читайте о том, как преодолевает кризис АВТОВАЗ и не прервется ли реконструкция столичных магистралей.

Бродяга к Байкалу подходит

Тот, кому надоело торчать в пробках мегаполисов, может последовать примеру наших коллег, совершивших путешествие вокруг Байкала.





Гарантированный зазор

Сервисмены ЗР консультируют по вопросам ухода за «Фордом-Фьюжн», рассказывают об особенностях новой конструкции гидрокомпенсаторов для моторов ВАЗов.

Под боком у «Газели»

В разделе «Грузовики» расскажем о сборке автобусов ИВЕКО на заводе «Самотлор-НН», а также о линейке полноприводных «мерседесов».



Поправка В ЗР, 2009, № 4 на с. 158 подпись к нижнему фото следует читать так: «Открытый ФИАТ-500С – премьера нынешней «Женевы». Автомобиль сохранил боковые стойки кузова, матерчатая крыша складывается». Приносим извинения читателям.